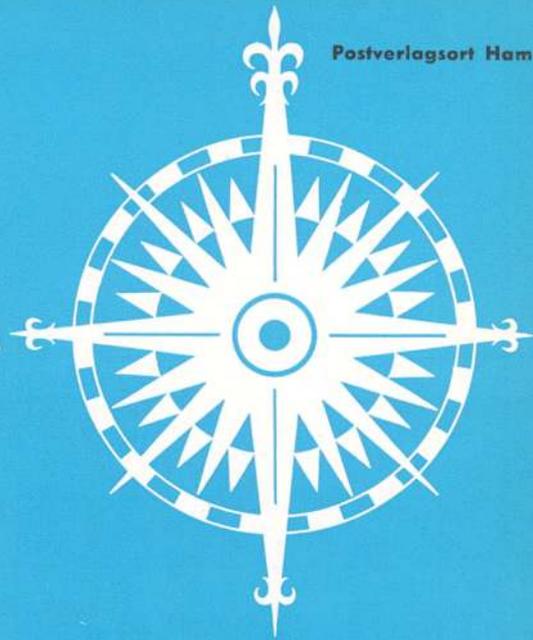
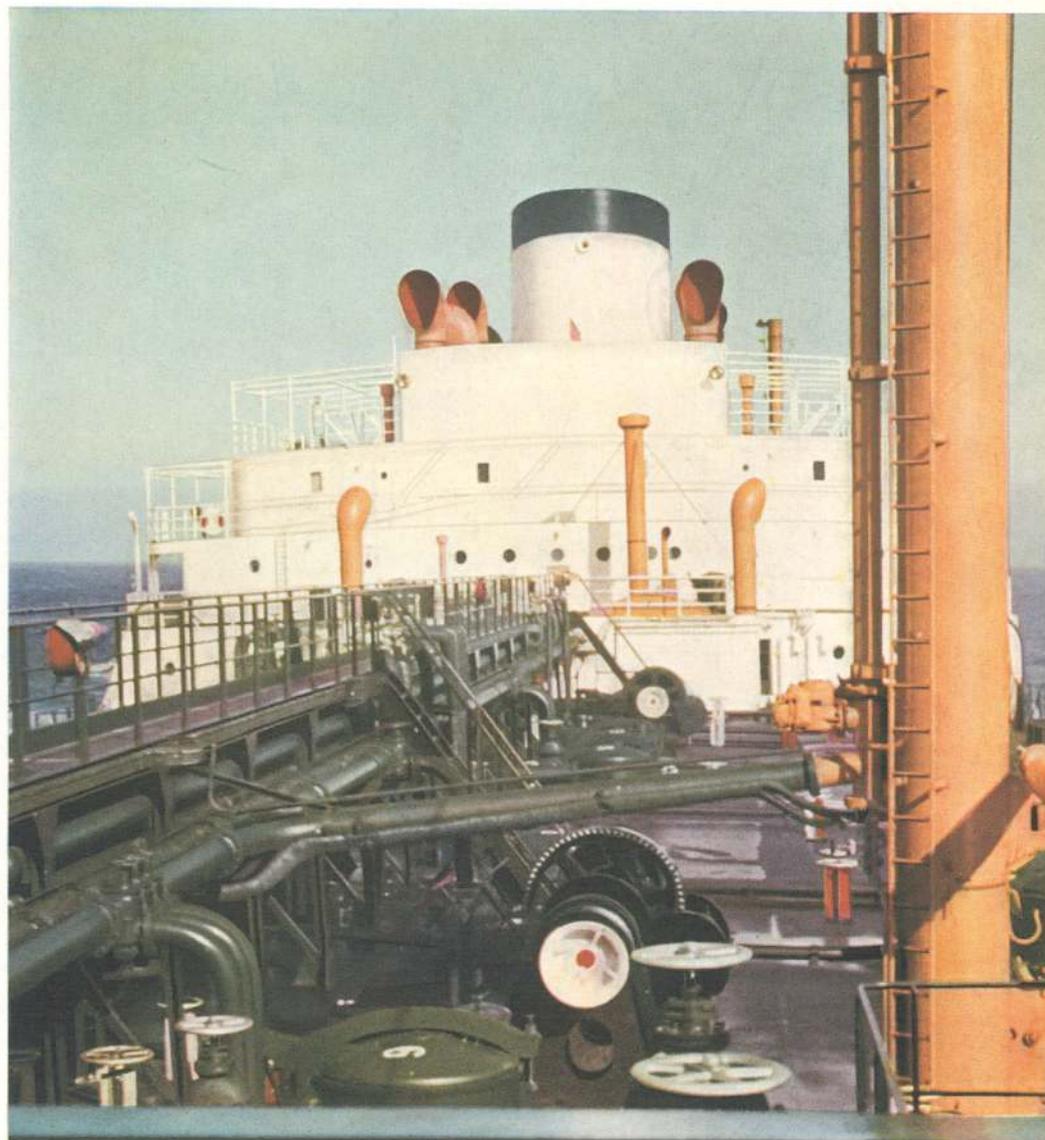


Kehrwieder



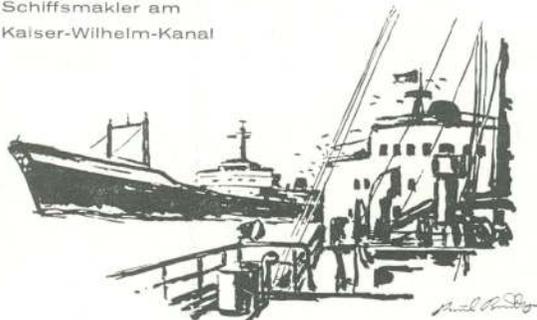
Aus dem Inhalt:

- Am Peilkompaß
- Der Mann am Ausguck
- Der Heimathafen
- Wenn die Werft „auf Stützen“ steht
- Kleines Erlebnis auf einer Tankerfahrt
- Hochseefischer für eine Fangreise
- Die Beisetzung
- Die Mädchen von Blankenese
- Sklavensahrt und Sklavenhandel
- Interview mit einem Kapitän
- Ein Mann kam vom La Plata
- 100 Jahre Norddeutscher Lloyd
- Und dann der Zoll
- Die Werften meldeten



ZERSSEN & CO Gegr. 1839

Schiffsmakler am
Kaiser-Wilhelm-Kanal



SCHIFFSAUSRÜSTER
HOLTENAU · BRUNSBÜTTELKOOG

Die deutsche Handelsflotte 1956

Pläne der Frachtschiffe über 300 BRT

Im SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD, Hamburg, erschien auch in diesem Jahre wieder eine Zusammenstellung aller deutschen Seeschiffe über 300 BRT unter dem Titel „Die deutsche Handelsflotte 1956“. Dieses Buch enthält auf über 500 Seiten die Zeichnungen (Generalpläne) und alle technischen Einzelheiten der Schiffe der deutschen Handelsflotte.

Das Buch ist in Leinen gebunden
zum Preise von DM 30,50 im

SEEHAFEN-VERLAG ERIK BLUMENFELD
Hamburg 1, Spaldingstraße 210 sowie bei der
Buchhandlung ECKARDT & MESSTORFF,
Hamburg 11, Steinhöft 1, zu erhalten.



Der Hafen von Los Angeles



CARL TIEDEMANN · HAMBURG 11

STAUEREIBETRIEB · Baumwall 3 · Telegr.-Adr. »Fairplay« Hamburg · Telefon 35 07 43/44

Kehrwieder

Zeitschrift der Reeder für die Schiffsbesatzungen

1. Jahrgang

Februar 1957

Nr. 2

AMPEILKOMPASS

Der Bestand und die Zusammensetzung unserer Handelsflotte am 1. Januar 1957 geht aus einer Statistik hervor, die jetzt vom Verband Deutscher Reeder veröffentlicht wurde. Danach besteht die gesamte seegehende Tonnage aus 1033 Einheiten mit 3 152 143 BRT. Davon sind 68 % Nachkriegsbauten. Das Durchschnittsalter beträgt zwölf Jahre. In den verschiedenen Altersklassen überwiegen mit 56 % die Schiffe im Alter bis zu 5 Jahren, während nur 20 % älter als 20 Jahre sind. Der Zug zum größeren Schiff zeigt sich in dem schnellen Ansteigen des Bestandes an Einheiten über 7000 BRT. Er betrug am 1. Januar 1955 rund 16 % und am 1. Januar 1957 fast 25 %. Bei den Antriebsarten liegt der Motor mit 73 % nach wie vor an der Spitze. Der Rest verteilt sich auf Turbinenschiffe (8 %), Dampfer mit Ölfederung (14 %) und Dampfer mit Kohlenfederung (5 %). — Interessant ist auch die Verteilung der Tonnage auf die Bundesländer nach den Heimathäfen der Schiffe. Hier führt Hamburg mit 56 %, gefolgt von Bremen und Bremerhaven mit 28 %, Schleswig-Holstein mit 9 %, Niedersachsen mit 6 % und dem übrigen Bundesgebiet mit knapp 1 %.

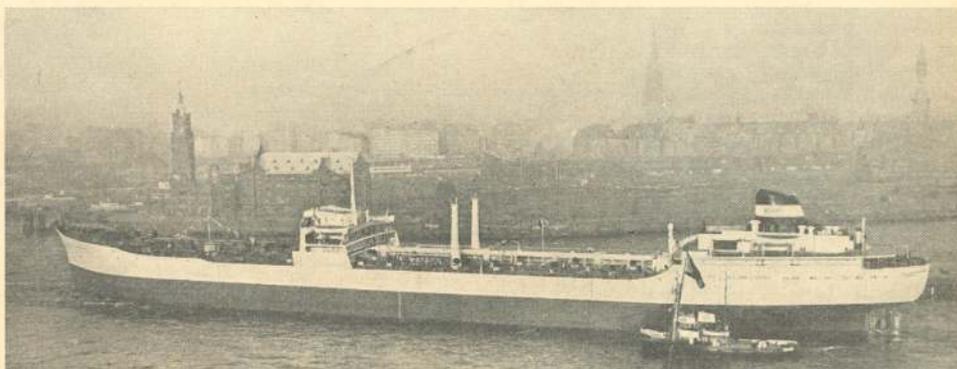
Dieser hohe Anteil Hamburgs verpflichtet aber auch auf der andern Seite. Während hier in früheren Jahren annähernd 65 % des Offiziersnachwuchses (Nautiker und Ingenieure) für die Seeschifffahrt ausgebildet wurden, sind es jetzt aus Schulraummangel nur noch 35 %. Nachdem der Verband Deutscher Reeder wiederholt auf dieses Mißverhältnis hingewiesen hatte, ist nunmehr beschlossen worden, die Seefahrtsschule Hamburg durch Neubau von Pavillons um acht Schulklassen zu erweitern.

Wenig erfreulich dagegen ist die Nachricht vom Untergang des kleinen Flensburger Dampfers „Habicht“, der Mitte Januar in schwerem Wetter vor der Kieler Förde in Seenot geriet und mit seiner Ladung — 130 lebenden Ochsen — sank. Die gesamte Besatzung konnte unter schwierigsten Bedingungen vom Motorrettungsboot „Spiekeroog“ der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Sicherheit gebracht werden.

Erinnern wir uns an dieser Stelle auch noch eines Schiffes, das vor 50 Jahren das größte deutsche Handelsschiff war. Es war die 22 225 BRT große „Amerika“, die die Hamburg-Amerika Linie 1905 bei Harland & Wolff in Belfast hatte erbauen lassen. Hiermit beging die Hapag einen neuen Weg. Sie verzichtete auf hohe Geschwindigkeit (die „Amerika“ lief 17 Knoten, die „Deutschland“ dagegen, die damals das Blaue Band besaß, 23,5 Knoten) zugunsten einer bequemen Unterbringung der Fahrgäste. Weiterhin konnten hier Passagen gebucht werden, die sich nur auf die Unterbringung bezogen. Im Ritz-Carlton-Restaurant konnte man

sich an Bord selbst beköstigen genau wie in jeder Gasstätte an Land. Der kürzlich veröffentlichte Plan amerikanischer Interessenten, derartige Überfahrten einzuführen, ist also gar nicht so neu. Die „Amerika“ ging nach Beendigung des Ersten Weltkrieges in den Besitz der USA über und erhielt den Namen „America“. Noch bis zum zweiten Weltkrieg blieb sie im Nordatlantik-Dienst, um dann von

Februar 1957 hat Hollands modernstes Passagierschiff, die 24 294 BRT große und für 952 Fahrgäste eingerichtete „Statendam“ ihre erste Nordatlantikreise angetreten. Die „Statendam“, die in der Rekordzeit von 19 Monaten erbaut wurde, hatte auf der ersten Probefahrt Mitte Dezember Maschinenschaden. Die Taufe vollzog die holländische Kronprinzessin Beatrix erst anlässlich der zweiten Probefahrt am



TD. „Caroline Oetker“ ist mit 32 500 t d w. das zur Zeit größte deutsche Handelsschiff. Es wurde 1956 auf der Deutschen Werft, Hamburg-Finkenwerder, in zwei Teilen für die Reederei Rudolf A. Oetker erbaut. Das Vorschiff lief am 20. Juli und das Achterschiff am 14. Dezember vom Stapel. Beide Sektionen wurden dann am 20. Dezember im Dock eingeschwommen und zusammengebaut. Die Abmessungen des Schiffes sind: 192,20 x 26,52 x 10,43 m. Mit seinen AEG-Turbinen von 16 500 PS erreicht es eine Geschwindigkeit von 17 Knoten. Der Tanker „Caroline Oetker“ hat bereits seine erste Reise angetreten.

der US-Marine als Truppentransporter „Edmund B. Alexander“ übernommen zu werden. Jetzt, nach 51-jähriger Dienstzeit, wird das Schiff abgewrackt.

Überrascht hat die Nachricht aus London von dem außergerichtlichen Vergleich zwischen den Reedereien der „Andrea Doria“ und der „Stockholm“ über ihren Zusammenstoß am 26. Juli 1956 an der Ostküste Nordamerikas. Aus dem Vergleich mußte geschlossen werden, daß die Schuldfrage dieser Schiffskatastrophe, die zum Totalverlust der „Andrea Doria“ führte, niemals geklärt wird. Das wäre umso bedauerlicher, als internationale Schiffsfahrts-Experten nicht aus Schadenfreude, sondern aus ehrlichem Interesse und Gründen der Verbesserung der Schiffsicherheitsbestimmungen auf die Klärung dieses tragischen Unglücks gewartet haben. Die bisherigen Verhandlungen vor Gericht hatten sachlich wenig positive Punkte erbracht.

An weiteren Neuigkeiten aus der Passagierfahrt sind zu melden: Das 16 000 BRT große norwegische Fahrgastschiff „Oslofjord“, das Hamburg im vergangenen Jahr einen Besuch abstattete, kippte am 10. Januar 1957 in einem Dock in Hoboken (New Jersey) um. Ohne größere Schäden konnte es durch Fluten des Docks wieder aufgerichtet werden. — Am 6.

23. Januar 1957 auf hoher See durch Läuten der Schiffsglocke. — Die Holländer haben noch ein weiteres Passagierschiff, die rund 38 000 BRT große „Rotterdam“ für etwa 2000 Fahrgäste, im Bau. — In Kürze wollen die Franzosen einen Ozeanriesen von 55 000 BRT mit annähernd 30 Knoten Geschwindigkeit auf Stapel legen. Das Schiff, die „France“, soll 1960 in Dienst gestellt werden und wird wahrscheinlich Atomtrieb erhalten. — Englische Reedereien haben einen 40 000 und einen 45 000 Tonner von völlig neuartigem Aussehen in Auftrag gegeben und planen darüber hinaus einen Ersatzbau für eine der „Queens“. — Aus den USA verlautet schließlich, daß man sich mit dem Gedanken trägt, ein Schwesterschiff der „United States“ zu bauen.

In allen traditionsreichen Seefahrtsländern wird zur Zeit nicht nur von Passagierschiffen gesprochen, sondern auch daran gearbeitet. In Deutschland dagegen — und wir waren Jahrzehnte hindurch führend im transatlantischen Passagierverkehr — begnügt man sich im Augenblick noch mit der Diskussion über „Baureife“ und „Förderungswürdigkeit“. In der Zwischenzeit füllen andere auch die letzte noch vorhandene Lücke auf, die seit Ende des Krieges durch den Ausfall deutscher Passagierschiffe auf dem Nordatlantik entstanden ist.

Der Wachoffizier.

Der Mann am Ausguck

Es gibt noch kein vollkommenes Rezept für die Wiedervereinigung. Diese Erkenntnis drängt sich überdeutlich nach dem Studium der Noten auf, die die Staatsmänner in den letzten Wochen wechselten, wie sie auch in der außenpolitischen Debatte des Bundestages sichtbar wurde. Gerade darum aber ist es verkehrt, von Vorleistungen oder gar von Verzicht zu sprechen, wie es leider häufig in den letzten Wochen geschehen ist. Bundesaußenminister von Brentano hat sich scharf gegen solche Anerbieten gewandt und sie als unverantwortlich bezeichnet, von welcher Seite sie auch kommen mögen. Noch eine andere Erkenntnis beginnt sich durchzusetzen: „Keine Sicherheit ohne Einheit!“ — so formulierte sie kurz vor seinem Abflug in die Vereinigten Staaten der Führer der Opposition, Ollenhauer.

Nichts könnte verderblicher sein als eine parteipolitische Polemik über die Begriffe Freiheit und Sicherheit etwa im anlaufenden Wahlkampf. Unsere Stellung gegenüber der Sowjetmacht wäre besser, wenn der Osten wüßte, daß es in diesen Fragen, die Leben und Tod für uns bedeuten, keinen Unterschied zwischen Regierung und Opposition gibt. Außenpolitische Experimente auf diesem Gebiet dürften sich nur zum Schaden des deutschen Volkes auswirken. Ein Verlust des Vertrauens der freien Welt könnte durch ein Entgegenkommen der anderen Seite aufgewogen werden. Man kann nicht, so sagte in diesen Tagen der Außenminister, das atlantische Bündnis als Handelsobjekt für die Wiedervereinigung auf den Tisch legen. Eine Viererkonferenz dürfte in dem gegenwärtigen Stadium wenig Aussicht auf Erfolg haben. Zweifelos wird auch Bundespräsident Heuss, wenn er in Amerika weilt, Gelegenheit finden, Einblick in den Kurs zu nehmen, den Washington in den nächsten Monaten zu steuern gedenkt. Des weiteren hat Amerikas Außenminister Dulles zugesagt, an der NATO-Konferenz Anfang Mai in Bonn teilzunehmen.

Ein eigenartiges Schlaglicht auf die Weltpolitik unserer Tage warf der Besuch des rotchinesischen Ministerpräsidenten und Außenministers Tschu En-Lai in den deutschen Ostprovinzen. Nach einer Besichtigung Breslaus meinte er, die seit 1945 von den Polen vorläufig besetzten und verwalteten Gebiete müßten auch künftig zu Polen gehören. Damit versucht ein Staatsmann einer rein asiatischen Macht zum ersten Male, entscheidend in die Politik Europas einzugreifen und eine vorläufige Grenze, deren Regelung einer künftigen Friedenskonferenz vorbehalten ist, zu garantieren. Es sind in diesen Tagen genau 45 Jahre, seit die Mandschu-Dynastie gestürzt und die Republik ausgerufen wurde. In den letzten 25 Jahren des chinesischen Kaisertums war die Bevölkerung Chinas um 50 Millionen gestiegen. Die regierenden Kreise hatten es nicht vermocht, der wirtschaftlichen Schwierigkeiten, insbesondere der chronischen Hungersnöte, Herr zu werden. Weder Sun Yatsen, der Führer der Kuomintang, noch sein Nachfolger, der frühere kaiserliche General Yuan Shi Kai, konnten es verhindern, daß schwere Bürgerkriege das Chinesische Reich, den „Volksstaat des blühenden Landes der Mitte“, wie man es nach 1912 nannte, zerrissen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges vertrieben kommunistische Truppen die nationalen Truppen Tschiangkaischeks aus China. Diese nationale Truppe ist heute noch auf Formosa stationiert. Einigungsvorschläge zeigte Tschiangkaischek die kalte Schulter, und man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß die sensationelle Er-

klärung Tschu En-Lais in Breslau ihren Grund mit in der Stellungnahme der Vereinigten Staaten hat, in der Formosa als unentbehrlicher Stützpunkt des westlichen Verteidigungssystems im Fernen Osten bezeichnet wurde.



Der Bootsmann

Inzwischen ist es den deutschen Hebeschiffen gelungen, den Suezkanal wieder schiffbar zu machen. Sie haben mit dieser ihrer Arbeit dazu beigetragen, den Konfliktstoff abzubauen, der trotz aller Maßnahmen der Vereinten Nationen noch vorhanden war. Völlig behoben freilich ist die Krise nicht. Sie ganz zu beseitigen dürfte angesichts der ägyptisch-israelischen Gegensätze sehr schwierig sein. Auf eine Bereinigung der Nahostkrise im Rahmen der Weltpolitik läßt die angekündigte Konferenz auf den Bermuda-Inseln hoffen, die für den März zwischen Präsident Eisenhower und dem britischen Premierminister Macmillan vereinbart worden ist. Vorher will Eisenhower mit dem französischen Regierungschef Mollet konferieren. Bisher waren alle Bemühungen der westlichen Staatsmänner um eine Aussprache mit Eisenhower erfolglos geblieben, da einerseits die Spannung wegen der Haltung Englands und Frankreichs in der Auseinandersetzung mit Ägypten noch anhält, andererseits Amerika sich nicht die Verhandlungen mit den arabischen Staaten erschweren wollte. Die Gespräche mit Nehru und König Saud haben inzwischen klärend gewirkt.

König Saud von Saudisch-Arabien war durch die Sperrung des Suezkanals in eine schwierige Lage geraten, gingen doch seinem Lande die Einnahmen verloren, die es bisher durch die Öllieferungen nach Europa verzeichnen konnte. Sie sollen sich im Laufe eines Jahres auf nicht weniger als 1,2 Milliarden DM belaufen haben. Die Beratungen zwischen König Saud und Präsident Eisenhower wurden beiderseits als befriedigend bezeichnet. In dem Abkommen ist festgelegt, daß der Stützpunkt Dharan in Saudisch-Arabien auf weitere fünf Jahre den amerikanischen Luftstreitkräften erhalten bleibt. Dafür gewährt Amerika weiterhin militärische und wirtschaftliche Unterstützung an Saudisch-Arabien. Beide Staatsoberhäupter waren sich darin einig, daß Saudisch-Arabien von lebenswichtiger Bedeutung für den Nahen Osten ist und gestärkt werden müsse. Beide kamen weiter überein, alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Probleme innerhalb der

Vereinten Nationen zu lösen und jeder Gewaltanwendung — von welcher Seite sie auch kommen möge — Widerstand entgegenzusetzen. Zugesagt wurde weiter eine Zusammenarbeit zwischen beiden Nationen. Amerika erwägt die wirtschaftlichen Möglichkeiten, die für die Förderung der Absichten und Interessen der beiden Länder ausgenutzt werden können. Nach welcher Richtung dieses Schutz- und Trutzbündnis weist, ist klar. Ebenso klar ist es, daß es einer Ostblockbildung im Nahen Osten einen Riegel vorschieben will.

Während in Moskau der Oberste Sowjet tagte, erlitt der Weltkommunismus in Venedig eine schwere Niederlage. Und zwar erklärte hier der Sozialistenführer Nenni die Lösung seiner Partei vom Kommunismus, dem sie über ein Jahrzehnt lang verbunden war. Grund für diesen entscheidenden Schritt sind die Vorgänge in Ungarn, die grausame Unterdrückung des Freiheitskampfes der ungarischen Jugend. Nenni zog auf dem Kongreß seiner Partei den Schlußstrich unter die Periode der Abhängigkeit von Moskau und öffnete den Weg zur Zusammenarbeit mit der sozialdemokratischen Partei Italiens, das heißt zur Bildung einer starken sozialistischen Einheitspartei, die dem Leben Italiens ein neues Gesicht zu geben imstande ist. Als außenpolitisches Ziel stellte Nenni ein neutrales Europa als dritte Kraft zwischen den beiden Weltmächten Rußland und Amerika heraus. Allerdings bedarf es zur Bildung der Einheitspartei noch der Zustimmung der Sozialdemokraten, die unter der Führung von Saragat in Kürze zu ihrem entscheidenden Parteitag zusammentreten dürften. Zur Zeit bilden die Sozialdemokraten mit den Christlichen Demokraten die Regierung. Auf dem Kongreß wurde der Führer der britischen Labour-Delegation, Bevan, begeistert gefeiert.

17 000 Algeriern soll der Aufstand, der nun schon über zwei Jahre in dem französischen Generalgouvernement zwischen Marokko und Tunesien im Gange ist, das Leben gekostet haben. Auf der anderen Seite sollen 2500 französische Soldaten und Polizisten gefallen sein. Eine Woche lang stand das Algerienthema auf der Tagesordnung des Politischen Ausschusses der UNO-Vollversammlung in New York. Amerika, das nun selbst stärker die Sorgen der Nahostpolitik kennen gelernt hat, verhinderte einen diskriminierenden Beschluß des Ausschusses gegen Frankreich, der von einer afrikanisch-asiatischen Staatengruppe in Szene gesetzt werden sollte. Eine Zweidrittelmehrheit gegen Frankreich kam nicht zustande. Wenn Ministerpräsident Mollet sich mit Eisenhower trifft, dann dürfte in erster Linie das Problem einer amerikanisch-französischen Zusammenarbeit im nordafrikanischen Krisenraum zur Aussprache stehen. Das Wort „Algerien“ hat einen neuen Klang in der Weltpolitik bekommen, seitdem bekannt geworden ist, daß sich in der Sahara riesige Ölfelder neben großen Erzlagern befinden. Schon interessieren sich amerikanische Gesellschaften für die Konzessionen. Die geplanten Ölleitungen sollen durch Algerien zur Küste geleitet werden. Ohne Befriedigung im algerischen Raum aber ist eine Erschließung der Saharashätze unmöglich. Washington hat daher Paris nahegelegt, sich einer Kompromißlösung nicht zu verschließen, worunter allerdings die volle Unabhängigkeit Algeriens — wie sie in Marokko und Tunesien besteht — nicht zu verstehen sein dürfte.

Wenige Zeilen nur brachten die Tageszeitungen, daß Nikolaus von Horthy, Konteradmiral und letzter Oberbefehlshaber der österreichisch-ungarischen Kriegsflotte, ab 1920 Reichsverweser Ungarns, in Portugal im 89. Lebensjahr gestorben sei.

Fritz Roßberg.

Der Heimathafen



Das Holstentor, Wahrzeichen der Stadt Lübeck.

LÜBECK

Wenn auch die Häfen an der Trave mit ihrer regen Betriebsamkeit, dem Löschen des nordischen Holzes und dem Verladen der Kraftwagen für Schweden und Finnland, das gewohnte Bild bieten, so fehlt doch die Hafenumgebung: das Dröhnen der Niethämmer auf den Werften. Die beiden großen Schiffsbauanstalten, die Orenstein-Koppel u. Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft sowie die Flender-Werke, wurden auch im Januar noch bestreikt. Kein Schiff hat hier die Werft zur Probefahrt verlassen oder ist vom Stapel gelaufen. Etwas besser sieht es in dieser Beziehung in Travemünde aus, wo wenigstens ein Schiff vom Stapel lief und ein anderes seine Erprobungsfahrt antrat.

*

Bei den sonst so ausgeglichenen Lübeckern, die sich wirklich nicht so leicht aus der Ruhe bringen lassen, scheint jetzt aber der Teufel los zu sein. Es ist Faschingszeit. Einer der Höhepunkte war der Ball der „Bösen Phönix-Buben“, der sich im Kurhaus zu Travemünde aus-tobte.

*

Die kommende Sommersaison wirft ihre Schatten voraus. In einer Unterredung mit dem schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Uwe v. Hassel machte der Sprecher des „Vereins Seebad Travemünde“ auf die Schwierigkeiten aufmerksam, die das neue Ladenschlußgesetz dem Fremdenverkehr bereiten könne. Der Ministerpräsident erkannte diese Gründe an und erklärte, daß bereits Änderungen erwogen würden.

*

Ein großes Projekt geht jetzt in Travemünde seiner Verwirklichung entgegen. Es ist der neue Jachthafen. Schon lange hat es sich gezeigt, daß die vielen Jachten an den Uferpfählen zwischen der Norderfähre und der Kaiserbrücke recht unglücklich liegen. Besonders zur Zeit der Travemünder Woche, wenn zahllose Fahrzeuge das schöne Segelrevier aufsuchen, entstehen viele Schwierigkeiten. So hat man den alten Plan wieder hervorgekramt, einen vollkommen geschützten Jachthafen in das

Leuchtenfeld zwischen dem Clubhaus des Lübecker Yacht-Clubs und der Kaiserbrücke einzuschneiden. Die ursprüngliche Absicht, diesen auf die Priwallseite zu verlegen, mußte aufgegeben werden wegen der zu großen Wassertiefe und den dadurch entstehenden hohen Kosten. Mit einem Hafen an der Stadtseite ist aber auch der Berufsschiffahrt gedient, die bisher sehr viel Rücksicht nehmen mußte und auch genommen hat, um die Jachten nicht durch Sog und Hecksee zu beschädigen.

*

Zum Ehrenmitglied der Geographischen Gesellschaft wurde Oberstudienrat i. R. Dr. Griesel (früher Katharineum) ernannt. Er hat sich durch Forschung über den Salzgehalt der Trave und Arbeiten für die „Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft“ verdient gemacht.

*

Ein nicht gerade erfreuliches Ende nahm die Seefahrt einer Stralsunder Familie. Vor sechs Jahren war der Fabrikant Walter Kunath mit seiner Frau Pelagia, seinen beiden Söhnen Gerd und Peter und der Tochter Rosemarie an Bord der Segeljacht „Seewolf“ aus der Sowjetzone geflüchtet. Ziel war Kapstadt, wo Kunath mit seiner Familie und sechs Nähmaschinen eine Schneiderwerkstatt eröffnen wollte. In der Biskaya erlitt das Schiff bereits die erste Havarie. Mit Mühe und Not wurde ein irischer Hafen erreicht. Da man hier keinen Fuß fassen konnte, ging die Reise weiter durchs Mittelmeer und die Rotsee. Schließlich langte man auf der Insel Perim im Golf von Aden an. Hier fristet Walter Kunath nun sein Leben mit Schrottbirgen und der Perlmutterfischerei. Seine Angehörigen aber waren dieses Abenteuer müde. Sie schlugen sich nach Deutschland durch und landeten in einem Lager bei Lübeck. Hoffentlich gelingt es nun der tapferen kleinen Frau, hier das zu finden, was ihr die Fremde versagte: Arbeit und Ausbildungsmöglichkeiten für die Kinder.

KIEL

Auch auf der Kieler Förde ist es durch den Metallarbeiterstreik still geworden. Das Marine-Ehrenmal in Laboe stand wieder im Mittelpunkt einer kleinen Feier. Die Stadt Kiel übergab hier dem Deutschen Marinebund als Betreuer des Ehrenmals ein Modell des Kieler Hafens.

*

„Anzug beliebig, aber erwünscht“ war auch dieses Jahr das Motto des Studentenfaschings, der von dem Komitee Kiel des „World University Service“ in den Räumen der Mensa began-

gen wurde. Der Überschuß dieser gut besuchten Veranstaltung kommt der internationalen Studentenhilfe zugute. Damit will man ausländischen Studenten hilfreich unter die Arme greifen.

*

Entschlossenheit bewies ein Passant, der in der Bergstraße ein Kind am offenen Fenster spielen sah. Jeden Augenblick drohte es herabzustürzen. Der Passant eilte die Treppen bis zum dritten Stock hinauf, drückte die verschlossene Wohnungstür ein, zog das Kind vom Fenster zurück und verriegelte darauf das Fenster. Als die von anderer Seite alarmierte Feuerwehr und Polizei eintrafen, war der Retter bereits verschwunden. Wie es sich später herausstellte, war es der Korvettenkapitän Bruhn vom Schiffserprobungskommando Kiel.

FLENSBURG

Auch an der Flensburger Förde beging man einen Marinetag. Die dortige Marinekameradschaft übergab der Marineschule in Mürwik die alte kaiserliche Kriegsflagge des ehemaligen Linienschiffs „Preußen“.

*

Genau wie alle andern Seefahrtsschulen im Bundesgebiet hat sich auch die Flensburger, eine Zweigstelle des Lübecker Instituts, als viel zu klein erwiesen. So haben sich die dortigen Schiffsfahrtskreise an die Stadt gewandt wegen der Erweiterung der Schulräume und der Einstellung neuer Lehrkräfte.

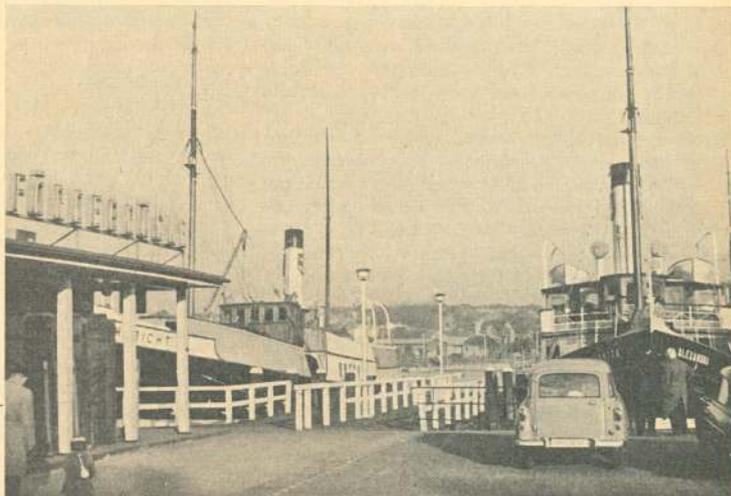
*

Einem guten Zweck, nämlich dem Bau des Hallenbades, soll der Überschuß eines Karnevalsfestes im Deutschen Haus zugeführt werden, wo Prinz Hans II. sein närrisches Zepter schwang. F. R.

Change for Change

Billy Brown, Bootsmann des guten Trampers „City of Pebblebrook“ aus Bristol, hat die Geschichte selbst erzählt und mit blutigen Eiden beschworen, daß es die reine Wahrheit sei.

In Archangelsk war er mit zehn Zigaretten an Land gegangen. Die Russen gaben ihm dafür 100 Rubel. Für das Geld kaufte er ein Dutzend Weingläser. Diese brachte er an Bord eines anderen britischen Frachters, wo er vom Steward, der gerade ganz knapp an Gläsern war, zwei Flaschen Gin erhielt. Er klemmte sich die Bud-dels unterm Arm und begab sich an Bord eines amerikanischen Dampfers, der ganz „trockengelegt“ war. Dort verschleuerte er den Schnaps für 6000 Zigaretten. Wieder mit diesen an Land, verkaufte er sie den Russen für 10 000 Rubel. Mit dieser Summe erstand er zwei schöne Pelze, die er einem Pelzhändler in London für 500 Dollars verkaufte.



Die Dampfschiffsbrücke in Flensburg. Links die gesunkene „Habicht“.

Wenn die Werft „auf Stützen“ steht

Dr. Ernst Dehning.

Von der alten Technischen Hochschule zu Danzig erzählt man sich, daß die dortigen Schiffbau-Studenten in ihrer Bierzeitung erstmalig die Behauptung aufstellten, die heute jedem Werftmann bekannt ist: „Maschinenbau ist Handwerk, Elektrotechnik Glücksache, Schiffbau aber eine Kunst.“ Ein kleines Körnchen Wahrheit mag darin stecken, einmal aus Gründen der Schiffbautradition, die seit Noahs Zeiten den Schiffbau mit dem Zauber des Geheimnisvollen umgeben hat, zum andern, weil sich auch heute noch einiges der Theorie entzieht und man sich nur auf persönliches Fingerspitzengefühl verlassen kann und hierzu ist in erster Linie der Stapellauf zu rechnen. Bekanntlich ist ein modernes Seeschiff ein Bauwerk, das von vielen Menschenhänden in vorbildlicher Gemeinschaftsarbeit hergestellt wird. Es wundert daher nicht, daß ein Stapellauf für jede Werft jedesmal ein großes Ereignis, ja, eine Sensation bedeutet. Jeder hat am Aufbau teilgenommen und ist auf den Augenblick des Zuwasserlassens, der oftmals kaum einige Minuten dauert, aufs höchste gespannt. „Die ganze Werft steht auf Stützen“, sagt der sonst so pomadige Schiffbauer und steht selbst am meisten darauf. Wenn nur nichts schief geht! Man hat schon einiges gehört und sogar erlebt.

So ist und bleibt jeder Stapellauf immer ein Risiko. Zu leicht kann ein Haar in die schöne Stapellaufsuppe kommen. Anderswo lassen sich Vorversuche durchführen. Beim Stapellauf gibt es aber keinen Probelauf. Hier erweist es sich vor aller Augen, ob die Rechnung der Verantwortlichen und ihrer Helfer aufgeht. Hier gibt es kein Ausweichen. Hier heißt es: Das Schiff muß zur angesetzten Stunde zu Wasser! Also: Achtung! Fertig! Stopper los!“ Das ergibt für alle Beteiligten immer wieder recht ungemütliche Augenblicke.

Viel Wichtiges und weniger Wichtiges muß vorm Stapellauf gründlich bedacht sein. Der Ingenieur muß das genaue Gewicht des stapellaufklaren Schiffes ermitteln, um danach seine Berechnungen anzustellen. Zur Erreichung der notwendigen Stabilität muß Ballast an Bord. Gleitbahn und Schlitten müssen das richtige Gefälle haben. Die Festigkeit des Helgens und des Schiffskörpers bedürfen der Nachprüfung und ebenso die Schiffsstabilität während der kritischen Lage, während das Achterschiff bereits schwimmt und das Vorschiff noch auf dem Schlitten liegt. Die Schmiermittel müssen von einwandfreier Qualität sein und dürfen keinerlei Fremdkörper enthalten. Man muß sich klar sein über den vorn und achtern auftretenden Druck, damit das Schiff weder stecken bleibt, noch kippt, noch übermäßig dumpft. Ist der Auslauf groß genug? Ist alles geschehen, um die Fahrt rechtzeitig bremsen zu können? Wie ist der Wasserstand, wie läuft die Strömung, wie steht der Wind, wie die Temperatur? Ja, auch das ist wichtig, ob Hitze oder Kälte herrschen.

Erfahrungsgemäß kann die Außerachtlassung auch des geringsten Faktors schwerwiegende Folgen nach sich ziehen. Schiffe sind wie Pferde zuweilen recht eigenwillig und können gerade beim Stapellauf ihre Erbauer böse in Verlegenheit bringen. Wie Lawinen sind sie, die leicht auszulösen, doch dann nicht mehr zu bändigen sind.

Nicht nur seine Kunst muß dem Schiffbauer zur Seite stehen, sondern auch sein Glück. Und doch bleibt es immer eine Angstpartie. Wenn auch die weitaus meisten Stapelläufe ganz programmäßig verlaufen, so gibt es doch, trotz aller Vorsichtsmaßnahmen, immer noch genug Fehlschläge zum großen Kummer der leidtragenden Werft. Hören wir, was alles so passieren kann.

Es war im Jahre 1901, als auf den Howaldtswerken in Kiel-Dietrichsdorf die Dampfjacht „Lensaah“ für den Großherzog von Oldenburg vom Stapel lief. Da hier gerade der Verein Deutscher Ingenieure seine Jahrestagung abhielt, hatten sich viele fachkundige Zuschauer eingefunden. Anfangs klappte auch alles wunderschön: das stattliche Schiff kam gut ins Wasser. Aber dann, als die „Lensaah“ aufschwamm, blieb den Taufgästen plötzlich die Spucke weg und das Hurra im Halse stecken: die Jacht legte sich allmählig mehr und mehr auf die Seite. Balken, Bretter, Werkzeuge, Geräte und selbst Menschen rutschten nach Lee. Jeden Augenblick mußte das Schiff kentern. Hier und da ging sogar schon etwas über Bord, doch zum Glück blieb es mit starker Schlagseite, die Relling bereits zu Wasser, liegen. Rasch faßten es die Schlepper an und bugsierten es an den nächsten Kai. Dort staute man den übergegangenen Eisenballast um, und bald lag das Schiff wieder auf ebenem Kiel.

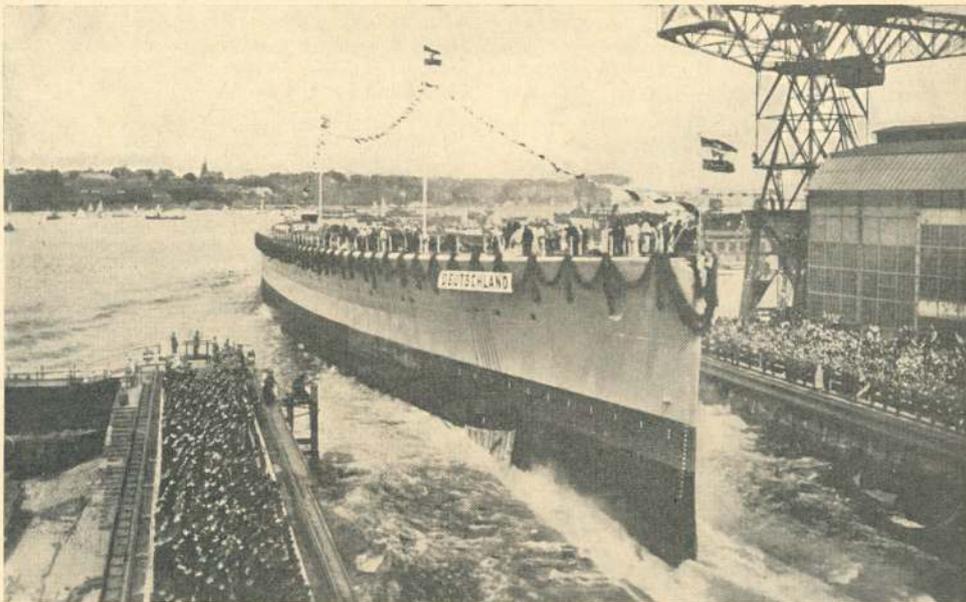
Eine gleiche Panne ereignete sich etwa 25 Jahre später auf der Germania-Werft in Kiel beim Stapellauf einer amerikanischen Motorjacht. Auch hier gab es nach dem Aufschwimmen sehr ungemütliche Minuten durch übergegangenen Ballast. Es lief alles gut aus — bis auf die unvermeidlichen Kontroversen zwischen der Werftleitung und den für den Stapellauf verantwortlichen Männern, die in solchen Fällen wohl nirgends fehlen.

Unangenehmer verlief freilich der bald darauf erfolgende Stapellauf eines großen Fracht-

Brüning seine Taufrede nicht beendet und Reichspräsident Hindenburg die Sektflasche am Bug zerschellt, als sich das Schiff schon allein auf die Reise gemacht hatte. Über die Ursache dieses Frühablaufes ist nichts bekannt geworden.

Sehr viel Ärger gab es hier auch am 8. Dezember 1936 beim Ablauf des Schlachtschiffes „Gneisenau“. Seltsamerweise waren nicht die üblichen Bremsanker an Bord. Da das Schiff gleich so viel Fahrt aufgenommen hatte und nicht gestoppt werden konnte, krachte es gegen das gegenüberliegende Ufer und wühlte sich metertief in die Kaimauer ein. Glücklicherweise kam von der dort stehenden Menschenmenge keiner zu Schaden und auch die Beschädigungen am Heck der „Gneisenau“ waren nur unwesentlich.

Recht wasserscheu dagegen schien der große Kreuzer „Derfflinger“ zu sein. Im Mai 1913 sollte er bei Blohm & Voss in Hamburg vom Stapel laufen. Aber er lief nicht. Nachdem der letzte Tropfen Sekt schon längst verdunstet, die Marinekapelle schon zum soundsovielten Mal den Präsentiermarsch wiederholt hatte und dem Zug Matrosen vom langen Stehen unter präsentiertem Gewehr schon die Hände und Kniee zitterten, mußte man schließlich mit einem bedauerndem Achselzucken die vielen Ehrengäste und Zuschauer wieder nach Haus schicken. Das Schiff wurde neu aufgepalmt, Schlitten und Gleitbahn abgebaut und dann wieder neu aufgestellt, eine wochenlange Verzögerung. Als vier Wochen später an einem Montagmorgen, die Arbeiter wieder auf die Werft kamen, war der Helgen leer. Sang- und klanglos war die „Derfflinger“ am 14. Juni zu Wasser geglieten. Ein Rechenfehler war die



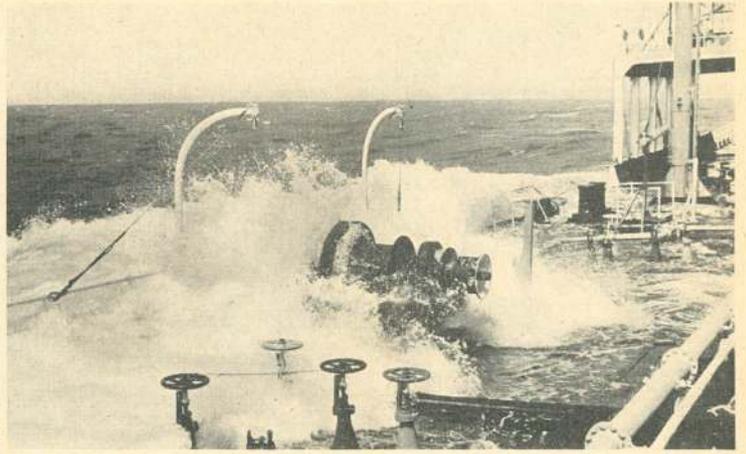
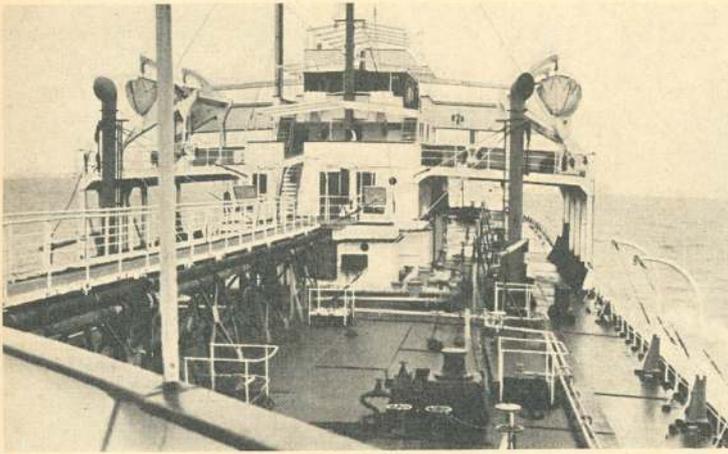
Das ist der Ausreißer, der sich nicht taufen lassen wollte: das Panzerschiff „Deutschland“

Fahrgastschiffes auf der gleichen Werft. Offensichtlich war dieses um die Hellingkante gekippt und hatte sich dabei den Boden beschädigt. Wie konnte dies nur angehen, war doch kurz zuvor das Schwesterschiff tadellos von dem gleichen Helgen abgelaufen? Auch dem Obermeister der Schiffszimmerer, einem alten Stapellaufhasen, ging doch so leicht nichts schief. Als man die Ursache nachforschte, stellte sich heraus, daß Bodenkonstruktion geändert war und der Schlitten nun an der falschen Stelle lag.

Aber auch die Nachfolgerin der Kaiserlichen Werft, die Deutschen Werke A. G. in Kiel, blieb von solchen Zwischenfällen nicht verschont. Es war am 19. Mai 1931, als das erste „Schlachtschiff im Westentaschenformat“, der Panzerkreuzer „Deutschland“, vom Stapel laufen sollte. Noch hatte der damalige Reichskanzler

Ursache des Versagens. Da „Derfflinger“ das erste Kriegsschiff mit Längsspannen war, wollte man es auf drei Schlitten, zwei an den Seiten und einen in der Mitte, ablaufen lassen. Und das hatte nicht geklappt. Ähnlich erging es übrigens dem Lloyd-Dampfer „Columbus“ auf der Schichau-Werft in Danzig.

Und nun die letzte Stapellaufpanne, die sich im März 1956 in Hamburg ereignete. Bei den Ottensener Eisenwerken A. G. auf Steinwerder sollte das MS „Fairwind“ zu Wasser gelassen werden. Es schien sich so auf sein Element zu freuen, daß es mit höchster Fahrt über die Elbe jagte, an der St. Pauli-Seite einen Schlepper in den Grund drückte, eine Pfahlgruppe beschädigte. Es soll nach dem Seeamtsspruch mitnahm und schließlich noch die Ufermauer an der Stapellaufschmiere gelegen haben.



Kleines Erlebnis auf einer Tankerfahrt

Von H. Gaffrey

Seit vielen Monaten pendelten wir bereits mit unserm großen Motortanker zwischen Europa und den Häfen des Mexiko-Golfs hin und her, westwärts beladen mit Seewasser als Ballast, nach Osten Rohöl oder Benzin in den Tanks. Das Beladen ging schnell. Ein paar dicke Schläuche wurden angeschlagen, das Öl wurde übergepumpt und in acht bis zehn Stunden waren unsere Tanks gefüllt. Die Ölstationen lagen weitab von den Städten. Lagen wir an der Pier, hatten wir kaum Zeit, ein hastiges Glas Bier im „Drug store“ zu trinken oder ein paar Kleinigkeiten einzukaufen.

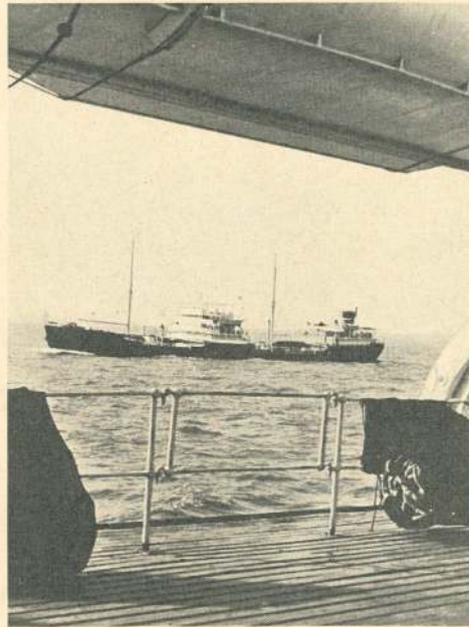
Viel zu schnell hieß es wieder „Leinen los!“ und zurück ging es über den graublauen Atlantik nach Europa. Wache um Wache verrann. Außergewöhnliches passierte kaum, wenn man vom gelegentlichen schlechten Wetter absehen will und das überkommene eisgrüne Wasser die Decks überflutete und uns nicht einmal trocken über die Laufbrücke gelangen ließ. Tropische Hitze wechselte rasch mit Kälte, Eis und Schnee. Fast so schnell wie das Laden ging auch das Löschen. In zwölf bis zwanzig Stunden war das Schiff leer und wieder hieß es „Leinen los!“. Kaum hatte man Zeit, sich den Seinen zu widmen. Tankerfahren ist ein ewiges Hasten und Jagen in den Häfen. Diesmal hatten wir Öl in Baton Rouge/Louisiana genommen. Nun ging es den Mississippi wieder abwärts, fast eine Tagesreise auf dem träge dahingleitenden Strom. Aber er ist nicht immer so zahm wie heute. Oftmals führt er Hochwasser und kann dann große Zerstörungen anrichten.

Wir schrieben Dezember. Feuchte Schwüle lag über dem Golf von Mexiko. Die Südküste Floridas wurde umrundet. Wir hielten uns immer mehr als 20 Seemeilen von der Küste ab, um den Golfstrom voll auszunutzen. Bei dem klaren Wetter sah man weit in der Ferne die weißen Hotels von Miami und Palm Beach. Hoch in der Luft schienen die Gebäude zu schweben.

Bis auf die Höhe von Kap Hatteras hielten wir unsern Nordkurs bei, um dann nach Nordosten abzudrehen. Spiegelglatt war heute die See. Es stand nur eine ganz leichte Dünung. Ich hatte die erste Nachmittagswache übernommen. Wie immer pendelte ich auf der Brücke von Backbord nach Steuerbord und freute mich auf die Tasse Kaffee, die gleich der Steward bringen würde. Ab und zu kontrollierte ich den Kompaßkurs oder warf einen Blick auf das Kielwasser.

Plötzlich fiel mein Blick auf einen dunklen Punkt, etwa eine Seemeile querab an Backbord. Ein Fischer konnte es nicht sein. So weit heraus kamen sie nicht. Ich riß das Glas an die Augen. Irgendein größeres Motorboot mußte es sein. Drei Mann standen an Deck

und winkten. Ein paar Flaggen hingen an dem kurzen Mast, wahrscheinlich ein Notsignal. Sofort ließ ich den Kurs ändern auf das Fahrzeug zu und benachrichtigte gleichzeitig den Kapitän. Gleich darauf waren wir auch schon bei dem Motorboot. Es kam längsseits, was bei dem glatten Wasser ohne Mühe vor sich ging, und die Männer kletterten über die Lotsenleiter zu uns an Bord.



Begegnung mit einem „Kollegen“ auf hoher See

Es waren Amerikaner, die von den Bahamas kamen. Sie sahen reichlich verwahrlost aus. Auf den Bahamas scheint der Alkohol erheblich billiger zu sein, als in den USA. Von einer großen Schmugglerorganisation hatten sie den Auftrag, eine Ladung nach Florida zu bringen. An einem abgelegenen Punkt der teilweise kaum erforschten sumpfigen Küste, den Everglades, sollte sie an Land gebracht und weitergeleitet werden. Nun aber hatte sie der Motor im Stich gelassen. Über zwölf Tage trieben sie schon mit dem Golfstrom unter der glühenden Sonne nordwärts und kamen dabei immer weiter von der Küste ab. Seit Tagen war das Trinkwasser ausgegangen. Zu Essen gab es auch nichts mehr an Bord. Nur 5 t Spirituosen, von Whisky und Kognak bis hinunter zum Süßwein, befanden sich im Laderaum. Ein großer Hai, der das Boot in immer engeren Schleifen umrundete, machte diese wie Seeräuber anmutenden Männer vollends nervös. Das Vieh ließ sich weder durch Werfen mit Flaschen

Die Tanker sind die Silber-Galonen des 20. Jahrhunderts. Sobald es nur etwas anfängt aufzubreisen, werden die Decks zu Badewannen.

noch durch Schlägen mit dem Bootshaken ver scheuchen.

Einige unserer Ingenieure kletterten in das Boot hinunter, um den Motorschaden zu beheben. Es gelang ihnen nicht, da ein wichtiger Teil zerbrochen war.

Unsere Zeit drängte, wir mußten weiter. Der Kapitän machte den drei Leuten den Vorschlag, ihr Boot zu verlassen und mit uns nach Europa zu fahren. Dieses Angebot wurde abgelehnt, da die Schmuggler weder Boot noch Ladung im Stich lassen wollten. Sie baten nur darum, an eine Adresse in Florida ein Telegramm zu schicken. Von dort würde dann alles Notwendige in die Wege geleitet, Schiff und Ladung abzugeben.

Prompt erfüllte unser Funker ihren Wunsch. Auch die Antwort traf bald ein. Man wollte ein Flugzeug mit dem gewünschten Ersatzteil schicken.

Nachdem sich die Schmuggler bei uns gesäubert und durchgefüttert hatten, boten sie uns zum Dank aus ihrer Ladung an Spirituosen an, was wir haben wollten. Aber der Kapitän war dagegen und verbot strikt, irgendetwas anzunehmen. Er hatte damit recht, denn es ist eine gefährliche Sache, an Bord eines Tankers mit 14 000 t Leichtbenzin im Schiff, Betrunkene zu haben.

Schnell hatten wir die Schiffbrüchigen wieder aus Sicht verloren. Die Arbeit an Bord ging weiter. Meine Wache war zu Ende, und der Kapitän war wieder in seine Kammer gegangen. Ich holte ganz vorsichtig eine Wurfleine hoch, die ich kurz vor Ablegen des Bootes über Bord gehängt hatte. Die Schmuggler hatten den Wink verstanden, denn am Ende des Tampens hing ein großer Sack, den ich kaum über die Reeling wuchten konnte. Bis obenhin war er voll Spirituosen, alles in handliche Viertelliter-Flaschen abgefüllt. Das war der Dank der drei, daß ich sie gesehen und somit ihre Rettung ermöglicht hatte. Wir lenzten die Flaschen später in einem norwegischen Hafen.

Es war kein großes Erlebnis, kein Abenteuer, aber doch eine kleine Abwechslung im Leben des Seefahrers. So kamen wir, wenn auch am Rande, mit einer der großen straff organisierten Schmugglergesellschaften zusammen. Für uns Seeleute aber galten diese Männer als hilfsbedürftige Schiffbrüchige, denen zu helfen uns Ehrensache war.

Das Transozeankabel

Graf Bobby hörte sich einmal den Vortrag eines Ingenieurs über die Unterwasserkabel an. Als der Vortragende sein Referat beendet hatte, trat Graf Bobby auf ihn zu und klopfte ihm jovial auf die Schulter: „Ausgezeichnet, mein lieber Ingenieur, ausgezeichnet. Aber sagens halt, wie kommt es, daß die Telegramme nicht naß werden da unten am Grunde des Ozeans?“

Hochseefischer für eine Fangreise

Ja, ihr Bäckerburschen, da bin ich wieder. Gleich mittenrein: Ihr wißt wohl, daß ich Kapitalistenknecht bin, Industrieroboter in einem großen Laden, wo man Handtücher macht. Eines Tages hatte ich die Schnauze voll, war urlaubsreif. Mallorca, Kleines Walsertal, Riviera? Nein, es mußte schon was Besonderes sein

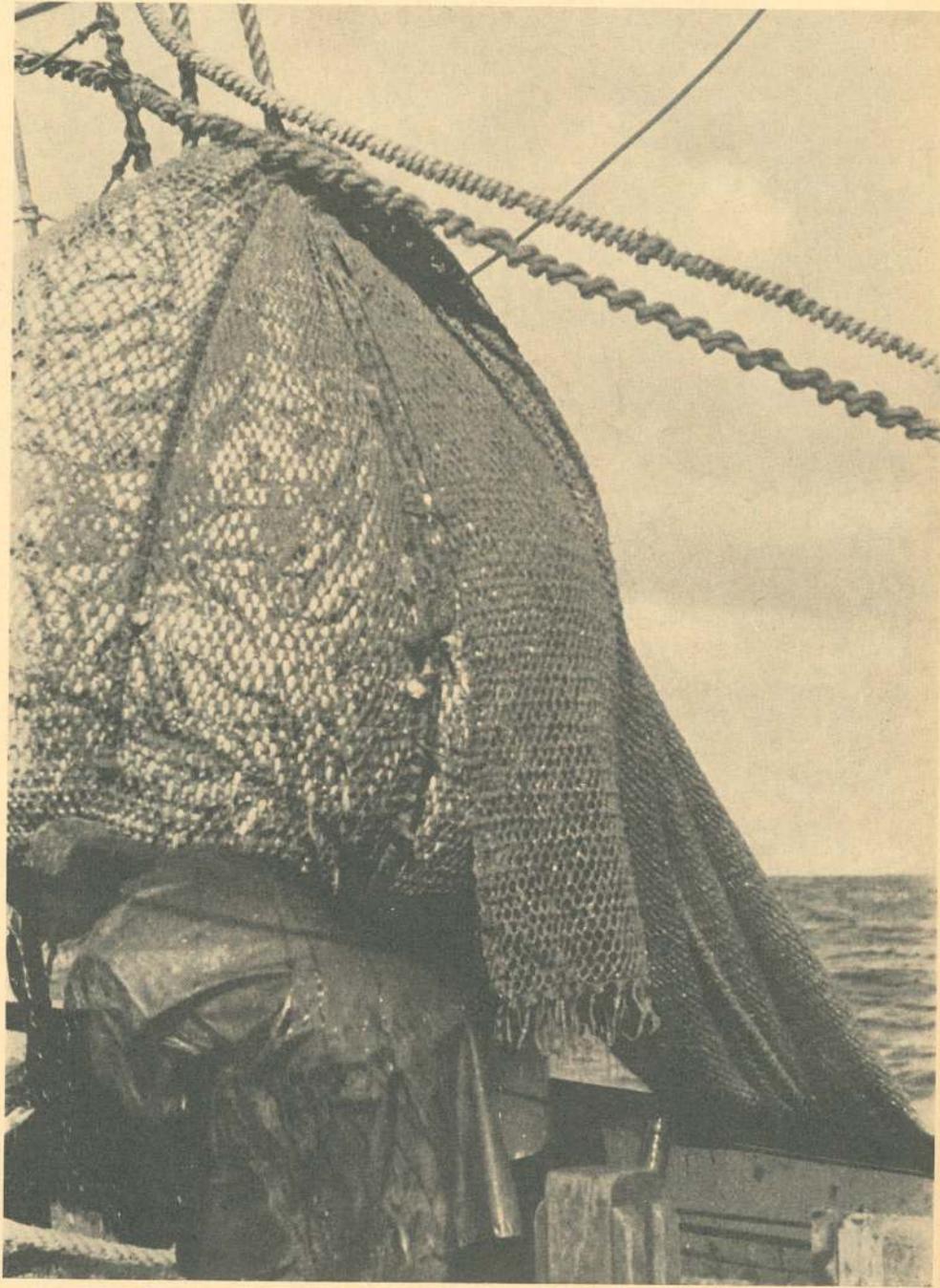
Und so hättet ihr mich dann in den ersten Tagen des August 100 Meilen westlich Drontheim nachts um 2 Uhr eine Muck Rum auf das alte Norge, „Mörder meiner Jugend“, lenzen sehen. Ich war Leichtmatrose auf einem Fischdampfer — die waren dusselig genug, mich mitzunehmen — und vier Tage später machten wir den ersten Hol vor der Bäreninsel. Ach, Leute, welch' schlappen Hund hättet ihr da erleben können, als mir das Herz am Halse schlug und ich meine drei Pullover auswringen konnte. Da stand ich inmitten einer Gang bulliger Figuren — der Zweite Steuermann ist so stark, daß einem Ochsen die Hörner geradestehen, wenn er dem in'n Hintern pustet — und hatte Eis zu schaufeln, als ob das Leben davon abhinge.

Stunden-, tage- und nächtelang! „Foftein!“ Dann wurden glimmende Zigaretten herumgereicht und wenn die Lungen nach Luft japsten.

„Foftein!“ Dann wurden etliche Mucks „Strong Coffee“ heruntergestürzt und dazu plenty Fleisch, im Rhythmus des Schiffes wabbelnder Bauchspeck und sechs in Fett schwimmende Spiegeleier schon morgens 5 Uhr. Arme, Beine und Körper waren nach den ersten 48 Stunden wie Blei, und der Kopf schwamm irgendwie auf der schweren Masse. Kirchenglocken glaubte ich mitunter aus lieblichen Schwarzwaldtälern zu hören, und das in die Augen rinnende Kabeljaublut täuschte rosige Sonnenuntergänge vor.

Aber laß man, „der Doktor“ (diesen Namen verdankte ich meiner anfangs noch getragenen Brille) ist in Ordnung“, schrie das Volk „und gekotzt hat er auch noch nicht.“

Mensch, Doktor, erzähl uns noch'n Stremel aus deiner Frottierweberei. Kinner, ihr lacht euch tot. Da gehn die Kerls mit weißen Hemden ins Büro, haben immer Weiber mit engen Rücken um sich, Mittag essen sie zu Hause und abends wieder bei Mutti. Keine nassen Füße und über-



Prall voll Fisch ist der Netzsteert. Der Steuermann reißt gerade den Codleinenknoten auf.



Das war ein Rekordfang!

all geheizte Räume. Ach, hört nur, hört, und dann, wenn sie den Quatsch lange genug gemacht haben, dann werden sie „männitscherkrank“ und müssen ins Moorbad. Was sagt ihr dazu? Brüllendes Gelächter!

Zuerst wollte ich erklären, psychologische Momente und so, aber immer neues Gröhlen. Und dann habe ich mitgewiebert, und alles was hinter mir lag, schien mir recht bedeutungslos und armselig.

Einen halben Sonntag war es aus mit Fischen. Da stampften wir gegenan. Steam 10, in Böen 12, jagten über uns weg. Ich war manchmal nicht mehr sicher, ob ich eine neue Mine in meinem Kugelschreiber brauchen würde. An Schlaf war nicht zu denken. Hinter dem Schornstein habe ich festgeklammert einige Viertelstunden verbracht, in das tobende Chaos geblickt und Bilanz gezogen.

Nein, Junge, so geht das nicht weiter, alle sind wir irgendwie schlapp, zivilisationsgroggy.

Macht mal was anderes: Helft Mutti mal bei der großen Wäsche, schläft 'ne Nacht vor dem Bett, nur in eine Decke gewickelt, grabt im Frühjahr den Garten allein um, in Schichten von 1/4 bis 6 Uhr morgens, und laßt das viele Rauchen sein. Nehmt Mutti mal unversehens in den Arm, wenn ihr aus dem Kino kommt und knutscht sie in einer dunklen Ecke ab oder . . . wenn das nicht ist, fährt mit eurer Geliebten frech nach Norderney. Herrgott, es gibt noch andere Dinge als Kühlschränke und Musiktruhen, die das Herz höher schlagen lassen. Wißt ihr, wie ich das meine?

Fünfzehn Pfund habe ich abgenommen, aber dafür durfte ich auf dem Nachhauseweg auch ans Ruder. „De Dokter stüert“, schrie das Volk und betrachtete die „kreisende Kiellinie“. „Un sowat war Marineoffizier!“

„Man bloß Verwaltungsoffizier“, sagt der Bestmann und „ach so“ ein anderer. Die Ehre der Marine war gerettet.

Udo Gartz

Die Freiwache

Die Beisetzung

Von D. M a x

Ein alter Headman des seefahrenden Krustammes in Westafrika schrieb mir einst, daß er infolge Arbeitslosigkeit aus Mangel an Deckarbeiten für die Küstenschiffahrt langsam zugrunde ginge. Stolz wies er dagegen auf das Schicksal seiner Vorfahren hin, die bei der Woermann-Linie reiche Leute wurden und eines Tages starben, weil man ihnen die Mahlzeit vergiftet hatte. So wären Vater, Groß- und Urgroßvater usw. ums Leben gekommen; nur er sterbe keines natürlichen Todes. Er müsse leider verhungern.

Das war lautere Wahrheit, denn zweifellos werden vermögende Kruleute von ihren Angehörigen und indirekten Erben, wenn diese Geld brauchen, sehr oft beseitigt, und der Tod durch Gift gilt als durchaus natürlich, weil keine Staatsanwaltschaft bisher den Schleier des plötzlichen Ablebens lüftete und diese Dinge als althergebrachtes Übel durchgehen ließ. Dafür flossen nach der Beisetzung Gin und Bier in Strömen, und die Monrovia vorgelagerte Krutown hallte wider vom rauhen Gesang westafrikanischer Seeleute, die das Fell ihres „Big man“ zünftig nach altem Brauch versoffen.

Mit der Einrichtung der Insurance-Societies — der Versicherungsgesellschaften — hatten die erbwütigen Interessenten einen triftigen Grund, nun erst recht aufs Ganze zu gehen und den Krösus ins Jenseits zu befördern, sobald ihnen die ruchlose Tat nach gemeinsamem Beschluß in den sonst gefährdeten Wirtschaftsplan paßte. Täglich, stündlich mußte der von seiner Gefolgschaft hoch Versicherte damit rechnen, daß ihm der Koch oder seine mehr oder weniger geliebte Mamma in höchst eigen-nütziger Absicht den Garau machte. Das gehörte zum festen Programm aller Erbschleicher und wurde von den Betroffenen auch nicht weiter tragisch genommen.

Einen ziemlich hohen Prozentsatz stellten in dieser Hinsicht jene Negerlein, welche mit ihrer bisherigen, im Laufe der Jahre vernachlässigten Lieblingsfrau ein Woman-Palaver, einen Ehekrach, auszumachen hatten, der für sie meistens unter einem Grabhügel endete. Als ich einen durch den Buschkrieg in Kamerun zäh gewordenen, narbenbedeckten Vey-Mann beim Schmaus seines Country-Chops antraf und gleichzeitig seine Ehehälfte wahrnahm, die scheelblickend, mit Mord in den kalten Augen, ein wenig abseits stand, machte ich ihn gebührend darauf aufmerksam, daß die Holde seine Beförderung ins bessere Jenseits beschlossen hätte, und er den Chop daher unberührt stehen lassen sollte. „Macht nichts, Massa“, kam es seelenruhig über seine Lippen „wenn sie mich umbringt, bin ich sie jedenfalls los.“ — Und er wurde sie auf diese Weise los. In den meisten westafrikanischen Eingeborenen ist diese Mentalität fest verwurzelt. Jede Gefahr, die den Europäer grauenvoll erschrickt, wird mit stoischem Gleichmut als belanglosigkeit übersehen, und aus gleichem Ursprung vorherrschender Anschauungen kann die Bestattung hoch versicherter Kruleute geradezu groteske Formen annehmen, wenn nicht alles programmgemäß abläuft.

Durch die Straßen Monrovia bewegt sich langsam abgemessenen Schrittes ein Leichenzug, der die irdische Hülle einer wohlhabenden Krumami auf ihrem letzten Wege begleitet. Vorneweg, stur im schwarzen Gehrock und steifen Hüten, marschiert die Musik. Ein halbes Dutzend Bläser und eine zünftige Pauke

Wilhelm Hammond-Norden

— er ist leider in Rußland verschollen —
wußte genau Bescheid mit den

Mädchen von Blankenese



Come on, old sailor, und hör mal zu,
Aber laß das Prüntjekauen!
Von Sansibar bis Honolulu
Da kenn ich alle Frauen.
Ich kenne alle Naturells,
Señoritas, Ladys und Mademoiselles.
Aber alles ist Schiet und Käse
Gegen die Mädchen,
Mann, gegen die Mädchen von Blankenese!

Vom Nordkap bis zum südlichen Pol,
Kenn ich, mein Sohn, die Liebe.
Denn es ist wichtig, verstehst du wohl,
Daß sich der Mensch stets übe.
Ich liebe die Deerns in Lee und in Luv,
Drum wirst du begreifen, wenn ich jetzt ruf:
Am schönsten sind, sei mir nicht böse,
Hoppla, die Mädchen,
Hei, hoppla, die Mädchen von Blankenese!

In Blankenese, verstehst du, mein Kind,
Da kann man dich nicht neppen.
Weil da so sinnig angebracht sind
Die schmalen Gänge und Treppen.
Die Elbe fließt, und der Mond ist gut,
Und die fernern Dampfer rufen ihr Tuutu.
Da zergeht man wie Mayonnaise
Mit einem Mädchen,
Hach, mit einem Mädchen von Blankenese!

lassen schaurige Weisen vernehmen. Es folgen die weiblichen Teilnehmer in einheitlicher Tracht, schwarze Kopfbinden, schwarze Blusen und Lententücher bis herunter zum feisten dunkelbraunen Enkel, dann der von sechs Männern getragene Sarg, und schließlich die männlichen „Leidtragenden“.

Plötzlich stockt der Zug. Einige Frauen fuchteln wild mit den Armen in der Luft herum. Die Musik spielt laut Tarifvertrag im Stehen weiter, um nicht vertragsbrüchig zu werden. Männer stürmen von hinten nach vorn, verteilen ein paar unliebsame Püffe. Der Zug setzt sich in Trab, die Musik bläst Stakkato, wirr bumst die aus dem Takt geratene Pauke dazwischen, Frauen kreischen, rasende Sargträger schieben schweißtriefend die Hüte in den Nacken, um mit ihrer Last Laufschrift halten zu können.

Was ist geschehen? Die vermutliche Leiche war nur scheintot. Der Medizinnmann hatte den Totenschein ausgestellt, die Versicherungsnehmer waren abgefunden und das schöne Geld

inzwischen angebrochen worden. Da hilft kein noch so heftiges Klopfen der Todgewähnten gegen die Sargwände. Sie muß so schnell wie möglich unter die Erde. Auch die Polizei ist machtlos, als sie am offenen Grab die Herausgabe des Sarges verlangt. In rascher Folge fällt schwere Erde in die Tiefe, bis das Klopfen unter zunehmender Last völlig verstummt.

Ein schlechtes Gewissen treibt nach Schließung des Grabes die Mehrzahl der Teilnehmer zu beschleunigtem Rückweg an. Nur einzelne Frauengruppen geben ihrem Unwillen beredeten Ausdruck, wenden sich dann aber ebenfalls der heimatlichen Kruhhütte zu, um beim anschließenden Gelage nicht zu kurz zu kommen, wo die Lebenden der „Toten“ nach altem Brauch gedenken.

Gewiß, die an Kindbettfieber Erkrankte und hoffnungslos in der Agonie Liegende wäre im tropischen Westafrika ohnehin gestorben. Die Befürchtung, eingenommene Versicherungsgelder wieder erstatten zu müssen, überwog aber jede menschliche Regung und Pietät, denn auch an der Westküste Afrikas — und nicht nur bei uns oder in Amerika — ist man „very keen on money“ — sehr scharf auf Geld. So geschehen im Sommer des Jahres eintausendneuhundert-unddreißig.

*

Auf Ausguck

Von G. S. Walter

Seit Tagen singen nun schon die beiden Motoren ihr gleichmäßiges Lied. Mit 16 Knoten Fahrt stürmt das dicke Passagierschiff durch die klare Tropennacht. Die See ist spiegelglatt. Im hellen Mondschein leuchtet das aufgewirbelte weithin sichtbare Kielwasser mit seinen Millionen kleinen Leuchtchen wie ein Silberstreifen auf dunklem Grund. Der vorausgegangene Tag war heiß. In den Bars hat das Leben erst zu später Stunde begonnen. Man genießt die wohlthuende Frische der Nacht. Leise klingt die Tanzmusik bis hinauf zur Kommandobrücke. Langsam geht dort der Wachoffizier auf und ab. Die Sicht ist so klar und so weit, daß sein Blick nur gelegentlich über den Horizont voraus streicht. Aber kein Licht weit und breit zeugt vom Vorhandensein eines anderen Fahrzeugs. Die vorderen Fenster der sonst geschlossenen Brücke sind alle weit hochgeklappt, um dem erfrischenden Fahrtwind freien Zugang zu verschaffen.

Müde steht der Rudersmann vor dem erleuchteten Kompaß. Er braucht nur wenig am Rad zu drehen. Das große Motorschiff läuft bei solchem Wetter wie auf Schienen. Eine schleppe Unterhaltung beginnt zwischen dem Wachoffizier und dem Rudersmann, erstirbt aber bald wieder. Kurz flammt das Licht über dem Rudergänger auf und wird gleich wieder gelöscht. Er hat nur nach der Uhr gesehen. Die Stunde seines Rudertörns will aber auch garnicht zu Ende gehen. Nun ist es jedoch bald so weit, daß er die dünne Leine, die die Verbindung zwischen ihm und der kleinen, vor der Kommandobrücke angebrachten Schiffsglocke herstellt, über sich ergreifen und durch Glasen die volle Stunde anzeigen kann. Das Glasen wird dann vom Ausguckmann hoch im Ausguckkorb am Fockmast mit der kräftig tönenden Schiffsglocke wiederholt und nach kurzem Blick über die Positionslampen mit dem Ruf „Lampen brennen!“ deren Leuchten bestätigt. Gerade fragt der Wachoffizier den Rudersmann nach der Uhrzeit, als mit kräftigen Doppelschlägen die große Glocke am Mast die Stunde anzeigt, ohne daß der Rudersmann vorher geglast hat. Und gleich darauf wird laut und vernehmlich „Lampen brennen!“ gerufen. Überrascht unterbricht der Wachoffizier sein eintöniges Auf und Ab. Es ist erst wenige Minuten vor 23 Uhr. An der Stimme aber hat er erkannt, welcher Matrose seiner Wache in der

Mars sitzt. Es ist ein älterer Seemann, der in Hamburg am Tage der Ausreise neu an Bord gekommen war.

Aber es sollte noch schöner kommen.

Wieder war ein glühend heißer Tag vergangen. Erst die erfrischende Nachtfeier hatte die Passagiere auf das Promenadendeck, in den durchlüfteten Rauchsalon oder in die Bar gelockt. Man hatte über Tage lange genug an einem schattigen Plätzchen gelegen und gedöst. Nun fand man sich zwanglos zu einem Drink, einem Spielchen oder einem Tanz zusammen.

Auf der Kommandobrücke wiederholte sich alles wie am Tage vorher. Dieselbe Wache mit demselben Wachoffizier und denselben Matrosen hatte Dienst. Mehrmals schon hatte der Rudergänger nach der Uhr gesehen. In wenigen Minuten ist es so weit, dann kann er die volle Stunde glasen und die Ablösung tritt an. Da tönt plötzlich von vorn das schrille Läuten eines Weckers. Der Fahrtwind trägt es über Deck. Überrascht tritt der Wachoffizier an eines der vorderen Fenster, als schon die große Schiffsglocke ihre Stimme erhebt und der Ausguckmann sein „Lampen brennen!“ aussingt. Ein paar Minuten später erst ist die volle Stunde abgelaufen und die kleine Glocke glast. Aber schon erkennt man im Mondschein, wie der neue Ausguckposten an der Mastleiter empor-entert. Dann löst sich der Schatten des Vorgängers von dem Korb, und er entert nieder. Plötzlich hält er inne. Deutlich sieht man, wie er, sich mit einer Hand festhaltend, mit der andern wild in der Gegend herumfuchelt. Ein harter Gegenstand schlägt an Deck auf, vermischt sich mit dem Klirren zerbrechenden Glases und dem kurzen Aufklingen einer Weckerglocke. Das war doppeltes Pech für unsern Seemann. Nun lag der Sachverhalt klar. Um das Glasen nicht zu verschlafen, hatte er sich wecken lassen und das lauter, als ihm lieb war. Beim Absteigen war ihm die Weckuhr durch die Jacke gerutscht, weil er sie nicht sorgfältig genug verstaubt hatte.

In Hamburg wurde dieser pflichtvergessene Seemann natürlich sofort abgemustert.

Sklavenfahrt und Sklavenhandel

Von G. Schowalter

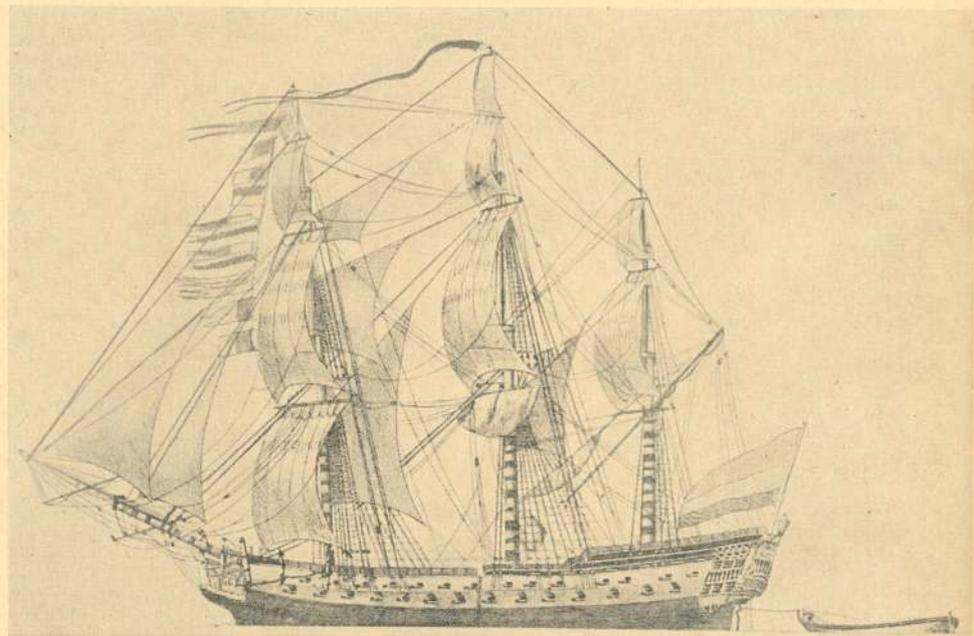
Rund 800,— D-Mark für ein junges Mädchen und 1200,— D-Mark für den arbeitsfähigen Mann sind die Preise, die heute noch für Sklaven in Saudi-Arabien und den Anliegerstaaten gefordert und bezahlt werden. Hier im Vorderen Orient mit den Zentren in Kuwait und der heiligen Stadt Mekka blüht der Sklavenhandel nach Angaben der „Liga zur Bekämpfung der Sklaverei“ wie in früheren Jahren. Allein in den Harems von Saudi-Arabien sollen zur Zeit noch etwa 500 000 Sklavinnen leben. Daran konnte auch eine Konferenz von fünfzig Nationen unter der Schirmherrschaft der UNO, die kürzlich stattfand, nichts ändern. Trotz der Auffassung verschiedener Nationen, Schiffe von Sklavenhändlern als Piratenschiffe zu betrachten, verlief die Konferenz im Sande. Die Erdölinteressen waren stärker als die Interessen an den Menschen.

Diese Tatsachen aus neuester Zeit versetzen uns unwillkürlich einige Jahrhundert zurück, in jene Epoche, in der der Mensch als lebende Fracht in der Schifffahrt mehr gefragt war als die Handelsgüter anderer Erdteile. Damit ist nicht die überseeische Passagierfahrt gemeint, sondern der schmutzige Handel mit afrikanischen Negerklaven in Mittelamerika. Die Geschichtsschreiber berichten, daß schon im 15. Jahrhundert die ersten Spuren des Menschenhandels mit Neger in Spanien und Portugal zu finden waren. Die schnelle Steigerung dieser „Importe“ veranlaßten aber bereits im Jahre 1514 den König von Spanien, den Skla-

venhandel zum Schutze der eigenen Untertanen vor Arbeitslosigkeit zu verbieten. Die Betroffenen, in diesem Fall gewinnstüchtige Schiffseigner, waren aber keinesfalls bereit zu resignieren. Dazu hatte sich das Geschäft viel zu gut angelassen. Sie suchten nach neuen Absatzmärkten, die sie bald im neuentdeckten Amerika fanden. Zur Sicherung ihres Anteils ließen sich holländische Kapitäne im Jahre 1517 von Kaiser Karl V. ein Privilegium erteilen, wonach sie pro Jahr 4000 Neger nach Amerika einführen durften. Die Interessen der Beteiligten trafen sich auf halbem Wege: Die Skrupellosigkeit der afrikanischen Häuptlinge, die für minderwertige europäische Handelsware ihre Untertanen bereitwillig in die Sklaverei verkauften und der Bedarf an billigen Arbeitskräften in der Neuen Welt. In den folgenden fast 300 Jahren verdienten spanische, portugiesische, englische, französische Sklavenshändler — als lachende Dritte — Unsummen mit diesen armen Menschen. Es sind Aufzeichnungen vorhanden, nach denen sich im Jahre 1787 schon 137 Schiffe mit einer Gesamttonnage von

gische Folge war neuer Menschenbedarf und die Sklavenhändler waren wiederum die lachenden Dritten.

Das Sklavengeschäft richtete sich natürlich auch nach Angebot und Nachfrage. Während auf der einen Seite die afrikanischen Häuptlinge hinsichtlich der Tauschware mit der Zeit immer wählerischer wurden, d. h. sich der Einkaufspreis pro Neger langsam erhöhte, sanken auf der anderen Seite, vor allem bei gleichzeitig größeren Anlandungen, die Verkaufspreise in den Hauptabnehmergebieten. Diese zu erwartenden Rückschläge waren aber für das Gesamtgeschäft weniger bedeutungsvoll als die langanhaltenden kriegerischen Verwicklungen in Europa. Zwischen den seefahrttreibenden Nationen England, Frankreich, Holland und Spanien war nacheinander der Kampf um die Seeherrschaft entbrannt. Hauptsächlich auf den Meeren ausgetragen, mußte er naturgemäß die Zuckerverschiffung nach Europa beeinträchtigen. Auswirkungen wirtschaftlicher Art auf die Zuckerrohrplantagen in den Kolonien der sich bekriegenden Mächte waren unaus-



Holländischer Sklavenshändler „Alcyone“ aus der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts.

22 263 t und rund 5000 Mann Besatzungen — für die damalige Zeit eine wahrlich umfangreiche Flotte — an der Sklavenshiffahrt beteiligten.

Der Einkaufspreis in Afrika für einen Neger wird für die damalige Zeit mit 180 Mark und der Verkaufspreis in Mittelamerika mit 420 Mark angegeben.

Hauptabnehmergebiet waren die Westindischen Inseln, auf denen der Rohrzuckeranbau ständig erweitert wurde. Das mörderische Klima und die harten Arbeitsmethoden brachten eine hohe Sterblichkeitsziffer mit sich, so daß laufend Sklavennachschub notwendig war. Diese uneingeschränkten Negerimporte führten im Laufe der Zeit zu einem ungünstigen Verhältnis zwischen Weißen und Farbigen und damit zu blutigen Aufständen. Das durchschnittliche Verhältnis zwischen Weiß und Schwarz betrug am Ende des 18. Jahrhunderts 1:10. Auf einigen Inseln, z. B. auf Domingo, lag es bei 1:16 und auf Granada sogar 1:24. Aus den langjährigen Unruhen entstand bereits im Jahre 1796 eine unabhängige Negerrepublik auf der Insel Domingo, die ihre Selbständigkeit bis zum heutigen Tage erhalten konnte. Um ein Weitergreifen dieser unerwünschten Entwicklung in ihren Kolonien zu verhindern und zur Niederschlagung der Revolten sahen sich die europäischen Mutterländer immer wieder gezwungen, zu radikalen Mitteln zu greifen. Die lo-

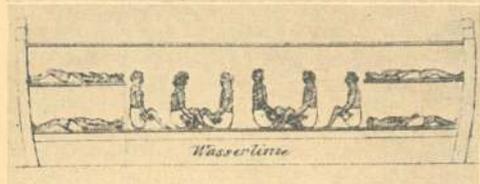
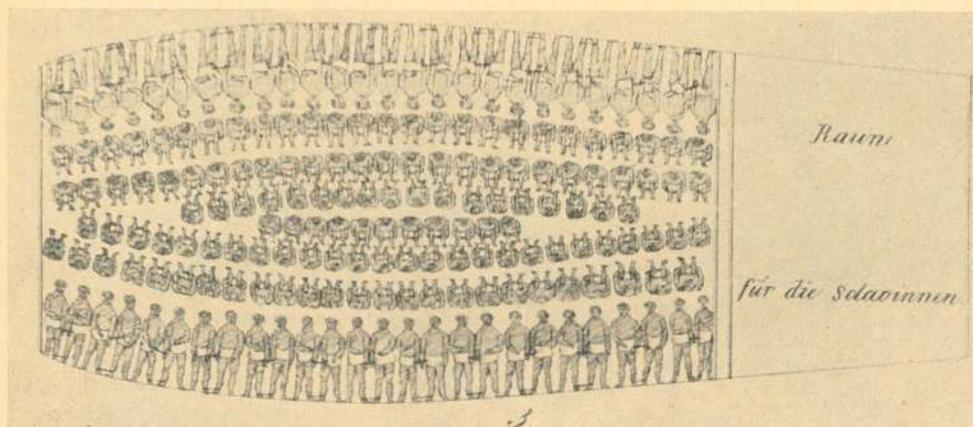
bleiblich. Als später unabhängig davon auf den europäischen Märkten Absatzschwierigkeiten für Zucker infolge Überangebots auftraten, war man bereit, den Sklavenshiffahrt zu verbieten und den damit seit der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts immer lauter werdenden Gegnern dieses einträglichen Geschäftes nachzugeben. Es verdient aber festgehalten zu werden, daß es keineswegs nur Gründe der Menschlichkeit waren, die endlich zur Abschaffung führten.

Es dauerte noch bis zum Jahre 1803, daß Dänemark und bis zum Jahre 1807 daß auch England den Sklavenshiffahrt verbot. Diesen Verböten schlossen sich Spanien und Portugal im Wiener Frieden (1814) an, allerdings mit der Einschränkung, daß die südliche Halbkugel nicht davon betroffen würde. (1833 Gründung der Liga gegen die Sklaverei in USA. 1862 erläßt Präsident Wilson eine Proklamation, die alle Sklaven der Konföderierten Staaten vom 1. 1. 1863 an für freie Bürger erklärt).

Trotzdem wurde der Menschenhandel von Afrika nach Westindien noch viele Jahre erfolgreich betrieben. Nach den Wirren erholten sich die Inseln bald wieder, und alle Beteiligten hatten sich an die lange Zeit bestehenden Zustände gewöhnt. Die afrikanischen Potentaten wollten im Geschäft bleiben und der Bedarf an billigen Arbeitskräften war infolge der hohen Sterblichkeitsziffer durch schlechte Behandlung und Überbeanspruchung der Neger

auf den Antillen immer noch vorhanden, wenn auch nicht mehr im gewohnten Maße. Obgleich die Seemächte Kriegsschiffe zur Unterbindung des verbotenen Sklavengeschäfts an der afrikanischen Küste kreuzen ließen, fanden sich genügend Schiffseigner, die auch dieses Risiko eingingen. (Es waren vor allem kleine schnelle

handel stehenden schweren Strafen solche Methoden aus „Geschäftsgründen“ notwendig machten. Als Beweis möge eine Abrechnung aus dem Jahre 1827 dienen, die uns erhalten geblieben ist und nach einer dreimonatigen Reise von Amerika nach Afrika und zurück nach Kuba aufgestellt wurde:



„Stauungsplan“ eines Sklavenschiffes. Liegende und Hockende wurden im bestimmten Turnus umgewechselt.

Ausgaben für

Ankauf eines Segelschiffes (90 Tonnen) mit Ausrüstung und einschl. Reparatur	6 200,—	\$
Proviand für Mannschaft und Sklaven	1 115,—	\$
Tauschware zum Ankauf der Sklaven	10 900,—	\$
Schweigegeelder u. Kommissionsgebühren	1 187,—	\$
Kopfgeld für die Besatzung ..	3 482,—	\$
Landung der Sklaven (Bestechungsgelder, Unterhaltungskosten, Zwischenhändlergebühren, Kosten für Einkleidung) ..	12 808,—	\$
Insgesamt	39 980,—	\$

Einnahmen für

Verkauf von 217 Sklaven in Kuba	77 469,—	\$
Verkauf des Schiffes	3 950,—	\$
Insgesamt	81 419,—	\$

Die ganze Reise dauerte — wie gesagt — knapp drei Monate. Die für 10 900,— Dollar gekauften Sklaven wurden für 77 469,— Dollar wieder verkauft. Nach Abzug sämtlicher Nebenausgaben, einschließlich des Ankaufes und des Verkaufes des Schiffes, verblieb ein Reingewinn von 41 439,— Dollar. Allerdings sagt diese Statistik nichts über die Anzahl der Sklaven, die den Transport infolge der schlechten Unterkunft und der rohen Behandlung nicht überstanden haben.

spanische und portugiesische Sklavenschiffe, die zu den besten Seglern der vergangenen Zeit gezählt werden konnten). Damit wurden aber für die Schwarzen die Bedingungen auf der Überfahrt immer härter. In der Blütezeit des Sklavenhandels wurde durchschnittlich damit gerechnet, daß 75 % der Neger den Transport überstanden. Jetzt waren es aber weitaus weniger, die in einer noch brauchbaren körperlichen Verfassung das Bestimmungsland erreichten. Erinnern wir uns jener unmenschlichen Szene eines älteren amerikanischen Films, in dem die bedauernswerten Menschen auf einem Sklavenschiff, alle an eine schwere Ankerkette geschmiedet, gezeigt wurden. Als ein kontrollierendes Kriegsfahrzeug mit überlegener Geschwindigkeit aufkam, wurde das beschwerte Ende der Kette an der abgelegenen Seite einfach über Bord geworfen und, schnell in das Meer gleitend, riß diese in kürzester Zeit die ganze menschliche Fracht in die Tiefe. Der Sklavenschiffsfahrer spielte nach diesem Massenmord den Harmlosen.

Es mag dahingestellt bleiben, ob es sich dabei nur um einen Film handelte. Fest steht, daß das einträgliche Geschäft eine derartige „Verlustreise“ zuließ und die auf den Menschen-

Carl Budich hatte

Ein Interview mit einem Kapitän

Ich war sehr froh, daß ich nun die Bekanntschaft des alten Kapitäns gemacht hatte. Er fuhr immer noch zur See, und ich muß gestehen, daß meine Freude nicht ganz uneigennützig war, denn ich hoffte, in ihm eine unvergängliche Quelle für vielerlei Anekdoten und Geschichten gefunden zu haben. Natürlich durfte ich nicht gleich mit der Tür ins Haus fallen. Alte Fahrten sind oft empfindlich und gehen gegen lästige Frager in Abwehrstellung wie ein stacheliger Kaktus gegen das Maul eines Tieres, das ihn auf seine Eßbarkeit hin beschnuppert.

Daher ließ ich mir Zeit und rückte erst, nachdem von beiden Seiten genügend Beweise für eine vorhandene wechselseitige Sympathie gegeben worden waren, mit meinem Vorhaben ans Licht. Wir saßen in einem gemütlichen

kleinen Gasthaus allein am Tisch, vor uns stand der Grog, und blauer Tabaksqualm hüllte uns ein wie Wolken die Häupter der Götter auf dem Olymp.

Ich hatte inzwischen die Beobachtung gemacht, daß er gar nicht so übermäßig gern von der See erzählte, wie die Kapitäne es immer in den Büchern und Geschichten zu tun pflegen. Die See war eben sein Arbeitsfeld, an Land fühlte er sich auf Ferien und sprach ebensowenig von seinem Beruf wie etwa ein Lehrer in den Ferien von den Dingen der Schule.

„Sie haben doch sicherlich viel erlebt“, klopfte ich vorsichtig auf den Busch, „und können eine Menge interessante Erlebnisse und Beobachtungen erzählen!“

„O ja, ich hab so gediegene Sachen erlebt, daß man einfach baff ist“, rief er, ein paar unge-

heure Rauchfahnen vor sich hinpaffend. „Da ist mir doch auf Batavia mal was ganz Dolles passiert!“

Mein Herz begann schneller zu schlagen, so erfreut war ich darüber, daß es mir endlich gelungen war, ihn in die richtige Stimmung des Erzählens und Garnspinnens hineinbugsiert zu haben. Und dann Batavia, die ferne Stadt mit ihren mystischen Bräuchen und all ihrer Abenteuerlichkeit!

„Also, denn hören Sie man mal zu! Ich geh da also in Batavia an Land und stiefel so gemütlich die Hafenstraße längs. Mit einmal, als ich mir nix weiter vermuten bin, da böllt da doch einer ‚Hallo!‘ und ruft meinen Namen. Na, ich dreh mich denn ja forts um, und was meinen Sie wohl, wer das war? Tschä, raten Sie mal!“ Ich erklärte, daß ich das unmöglich raten könnte.

„Tschä, mein Nachbar was das, tschawoll, der Willi Hamann, der nur ein paar Häuser weiter längs in derselben Straße wohnt wie ich. Gediegen, was? Tschä, so lüft ist die Welt. Aber da können Sie 'ne feine Geschichte von schreiben! Ist das nicht schön?“

„Ja, sehr schön“, gab ich etwas kleinlaut zu, indem ich mich zugleich bemühte, ihn meine Enttäuschung nicht merken zu lassen. „Aber Sie haben natürlich noch mehr erlebt!“

„Klar hab' ich das! Was soll ich nicht? Dann will ich Ihnen mal gleich noch eine Geschichte erzählen. Also passen Sie auf! Ich bin mal auf große Fahrt nach Südamerika, und da steig ich in Rio an Land. An Land, da ist es ja immer noch am besten, mag einer sagen, was er will. Und wie ich da zu so längs die Straße geh in Rio, was meinen Sie wohl, wer mir da in die Möt kommt? Einfach so mitten in Rio? Teetje Vermehren, mit dem ich zusammen mein Steuermannsexamen gemacht hab'. Ist das nicht drölig? Tschä, so ist das im Leben, allerwegens trifft man Bekannte. Da können Sie auch 'ne feine Geschichte von schreiben.“ Als er mir das dritte Mal denselben Vorfall erzählte, nur von einem anderen Hafen und mit einem andern Bekannten, gab ich es auf, den Kapitän als eine ergebige Stoffquelle für meine Geschichten anzusehen.

Dieses ist die einzige Geschichte, die ich über ihn schrieb, und die hat er mir nicht mal erzählt.

*

Offiziell

Es gab eine Zeit, da stand Mutter um 62,5 Gramm Butter eine Stunde lang Schlange. Mit den Fischen war das nicht viel anders. Alle Fänge waren an einem der großen Seefischmärkte anzuliefern, von wo sie dann gerecht und weniger gerecht verteilt wurden. Fischdampfer konnten diese Anordnung kaum übergehen. Aber die Kutterfischer. Wenn sie zum Beispiel in Otterndorf oder Brake löschten, kümmerte sich kein Schwanz darum. Und dort gab es auch viel bessere Preise. Das zur Erinnerung.

Zu dieser Zeit lag der Kutter „Meta“, Schiffer Jan Garrels, an der Kanalbrücke zu Geestemünde. Jan ist an Deck und flickt Netze. Schönes weißes Garn hat er. Kommt da ein Mann an, der auch Kutterfischer ist und sagt:

„Goden Dag, Jan!“

„n'Dag, Hermann!“

„Wo geiht dat?“

„Mutt jo.“

„Hest du Hering fungen, Jan?“

„Nee, hest du welk fungen, Hermann?“

„Nee! Ick heff softig Foten solten.“

„Na, wenn du softig Foten solten hest, denn hest doch Hering fungen?“

„Jä, offiziell häw ick keen fungen. Fif Korf heff ick afebert.“

„Anners kriggst jä ook keen Sprit för din Maschin.“

Ein Mann kam vom La Plata

Von Gustav G. Engelkes

Ein später Gast kehrte in den Fährkrug der kleinen Hafenstadt an der Wesermarsch ein. Er setzte sich ans Fenster und bestellte einen Grog. Von hier aus konnte er den Hafen und die Mole übersehen und das Bild der Heimat genießen.

Ein Blick nach der Theke beruhigte ihn darüber, daß der Besitzer der Gastwirtschaft ein anderer war als jener, mit dem er hier vor Jahren gesessen hatte. Wie lange war das nun schon her? Ach was, es lohnte sich kaum, darüber nachzudenken. Das Geschehene blieb geschehen und nichts ließ sich mehr daran ändern. Durch eine entstellende Narbe hatte sein Gesicht einen anderen Ausdruck bekommen. Es war kaum anzunehmen, daß ihn die Leute hier wiedererkennen würden, obwohl er sich noch all der Gesichter erinnern konnte. Viele, viele Jahre war es her, daß er zum letzten Mal hier gewesen war. Der Wirt brachte ihn den Grog. „Wohl bekomm's!“ „Danke!“

„Sie kommen wohl von weit her? Seemann, was? Na ja, ich komm' ja auch von der christlichen Seefahrt. Aber dann hatte ich es mit einem Mal satt, diese ewige, ruhelose Herumschipperei, ohne ein Zuhause, ohne ein warmes Nest zu haben. Für meine paar Kröten, die ich mir auf die hohe Kante gelegt hatte, habe ich mir diesen Saftladen gekauft und bin Piesel geworden.“

„Ja, ja, einmal kriegt man den Hals voll, gestrichen voll kriegt man ihn“, nickte schwerfällig der Fremde, „aber so dauernd an Land sitzen, so jahrelang, und da draußen ziehen die Schiffe vorbei, nee, da hält einen nichts, da muß man wieder raus.“

Ein langes Schweigen entstand. Stumm schauten die Männer nach der gegenüberliegenden Kaje, wo soeben ein Dampfer festmachte.

„Sagen Sie“, mahlte der Gast zwischen den Zähnen, „Sie sind hier doch bekannt im Ort? Kennen Sie die Frau von Steuermann Nielsen?“

„Nielsen, Nielsen? Natürlich kenne ich sie, muß eine verdammt basche Deern gewesen sein. Nee, aber Nielsen heißt sie doch nicht mehr. Schon seit gut einem Jahr nicht mehr.“

„Wieso das?“ stieß der Fremde derart heftig hervor, daß der Piesel ihn ganz erschrocken ansah. Von einer jäh aufsteigenden Blutwelle schien das gebräunte Gesicht des Fremden noch dunkler geworden zu sein. Nur mühsam schien der Gast seine Beherrschung zurückzugewinnen.

„Na, soll mir auch gleich sein, ob sie nun Nielsen oder sonstwie heißt. Habe die Nielsens mal flüchtig kennengelernt. Daher meine Frage.“

„Ah, wenn das so ist. Sie waren hier wohl früher auf Steuermannsschule? Die Steuermannsschüler kannten ja alle schmucken Mädchen im Ort. Klaus Nielsen war auch einer davon. Ist dann hängen geblieben bei dem Mädcl. Aber nicht lange. Als er sein Patent in der Tasche hatte, da zog es ihn wieder hinaus, als Steuermann auf 'nem Reissegler. Machte immer gute Reisen, aber auch sehr lange, wie das bei dieser Fahrt so ist. Na ja, und dann ging er auf 'nen Dampfer. Auf See geblieben, verschollen, wer weiß das. Seine Frau hat sich die Augen nach ihm ausgeweint. Und dann hat ihn das Gericht für tot erklärt. Man hat nie wieder von ihm gehört. Und immer noch hat seine Frau auf ihn gewartet. Bis vor einem Jahr, da hat sie dann wieder geheiratet, einen Kapitän. Der war hier auch auf der Schifferschule.“

Die Hand des Fremden hatte das Glas umkrampft, stürzte dann den Inhalt in einen Zug herunter. „Noch einen Grog, Herr Wirt!“

Hastig griff der Piesel nach dem Glas und eilte zur Theke. Der Gast war ihm plötzlich unheimlich vorgekommen. Verstohlen musterte er den

Fremden, der mit starrem Gesicht auf den Strom hinausblickte. Wie eigentümlich rot glühte die Narbe! War das vorher auch schon so gewesen?

„'ne merkwürdige Geschichte haben Sie mir da aufgetischt“, nahm der Fremde zögernd das Gespräch wieder auf. „Hatte die Frau überhaupt das Recht, so mir nichts dir nichts wieder zu heiraten?“



„Was gibts da zu gaffen? Ich bin eine mißglückte Seefraun!“

„Wieso merkwürdig? Das ist doch eine alltägliche Geschichte. Jede Steuermannsfrau muß damit rechnen, daß ihr Mann auf See bleibt. Und warum nicht wieder heiraten? Sie ist 'ne Witfrau. Drall und schmuck, wie sie immer noch ist, gehört sie doch noch lange nicht zum alten Eisen.“

„Ich meine von Rechts wegen“, unterbrach unwillig der Gast. „Es kann doch sein, daß ihr Mann, ich meine ihr erster Mann, der Steuermann, noch einmal zurückkommt?“

Der Wirt zuckte mit den Achseln.

„Na ja, dann hat er eben verspielt. Nach dem Gesetz, wenn der erste Mann für tot erklärt ist, ist die zweite Ehe rechtsgültig.“

„Das glaube ich nicht. Das wäre ja ...“

„Nein, nein, bestimmt. Ich kenne viele solcher Fälle. Natürlich, man hat hier auch darüber gesprochen und hat sich dann eine ganze Reihe solcher Fälle in die Erinnerung zurückgerufen. Und Frau Nielsen wird ja bestimmt auch zu einem Rechtsanwalt gegangen sein, ehe sie ihr Jawort gab.“

„Ja, die Rechtsanwälte, die biegen das ja immer hin, wie es in ihrem Kram paßt. Ich selbst, nee, ich glaube nicht daran. Wenn der erste Mann zurückkommt, dann hat er doch bestimmt ältere Rechte.“

Unwillig fast erhob sich der Gast und verlangte ein Zimmer für die Nacht. Es begann

Was fehlt

Ein erfolgreicher New Yorker Börsenmakler machte eines Tages mit einigen Freunden eine Autotour den Long-Island-Sund entlang.

„Seht diese Yacht dort drüben“, sagte er unterwegs ehrfürchtig. „Sie gehört dem großen J. P. Morgan; die daneben Jules Bache.“

Ein wenig später machte er auf die Yachten von weiteren berühmten Börsianern aufmerksam, auf die von Hutton, Kahn, Hornblower, Flagg; eine prächtiger als die andere. Wie ihre Herren auch.

Die Stirnen der Mitfahrer, die geistigeren Bezirken angehörten, wurden ernster und ernster. „Und wo“, fragte schließlich einer zögernd, „wo sind — die Yachten der Börsenkunden?“

bereits zu dunkeln. Nur im Westen, wo die Weser breiter wurde, lag noch ein heller Schein. Der Wirt holte den Anmeldeblock. Nur zögernd füllte der Fremde die Zeilen aus. Dann nahm er Hut und Mantel und sagte, daß er noch einen Gang durch den Ort machen wollte.

Einsam wanderte er den Deich entlang, schlug dann einen Feldweg ein, der zu den kleinen Gartenhäusern führte, die sich die Kapitäne hatten bauen lassen. Die Nacht war jetzt vollends hereingebrochen.

Vor einem Haus blieb er stehen. Ein Fenster war hell erleuchtet. Er trat näher heran. Sein Blick fiel auf eine Frau in mittleren Jahren, die sich in der Stube zu schaffen machte. Gut sah sie aus, die Frau. Gedämpft drang Kindergeschrei zu ihm. Lachend drehte sich die Frau um, nahm das Baby aus dem Körbchen, herzte es und tanzte damit im Zimmer herum, bis sie es auf die Wickelkomode legte.

Wie glücklich sie ist, dachte der einsame Mann. Wenn er jetzt wirklich zurückkehrte und sein Recht, das nach dem Gesetz vielleicht gar keines mehr war, geltend machte, würde er sie dann nicht alle zusammen unglücklich machen? Es konnte ja gar nicht anders kommen. Zu spät! Er begriff, daß er diese Frau, die sich mit so viel Glückseligkeit in den Zügen mit dem Säugling beschäftigte, nun wirklich verloren hatte. Für alle Zeiten. Warum hatte er sie denn damals verlassen? Irgendeine unbewachte Tat war es gewesen. Er hätte ihr schreiben müssen, schon vor Jahren. Warum hatte er das nicht getan, warum, warum, warum nicht? Nein, nun war alles verfahren. Er hatte die Heimat, das Haus, die Frau verloren.

Hinter dem Deich floß die Weser, strömte in die See, rief die Ferne. Irgendwo jenseits des Ozeans hatte er eine neue Heimat gefunden, war für ihn Wärme und Geborgenheit nach allen Irrfahrten seines Lebens. An den Ufern des La Plata hatte er doch ein Haus, dem er die Frau zuführen wollte. Das Bild seiner kleinen Besitzung im fernen Argentinien trat ihm vor die Augen, ließ ihn nicht mehr los. Ja, hier hatte er die Heimat verloren, dort eine neue aufgebaut. Und die beiden ließen sich nicht miteinander verbinden. In der alten Heimat hatte er jetzt nichts mehr zu suchen.

Er grub die Nägel in die Handballen, kämpfte einen letzten Kampf und wanderte dann mit festen Schritten zurück zum Fährkrug. Er zahlte und erreichte noch den Spätzug nach Bremen.

„Merkwürdig, ganz merkwürdig. Aber das mag wohl nur Zufall sein. Nielsens gibt es viele in der Seefahrt“, sprach der Krugwirt vor sich hin, als er die Schriftzeichen auf dem Anmeldepapier zu entziffern suchte. „Nicolas Nielsen hieß dieser unheimliche Fremde. Und war Argentinier.“ Dann riß er das Blatt und den Durchschlag heraus. Das hätte doch bloß unnötige Schnackerei gegeben, wenn man es im Ort erfuh, daß ein Nicolas Nielsen mal einen Grog bei ihm getrunken hätte.

Berufssolidarität

Von einem amerikanischen Passagierdampfer fiel eines Tages ein Mann über Bord ins Karibische Meer, sah gleich darauf ein Rudel Haie — Hai (shark) bedeutet im Amerikanischen zugleich Gauner — auf sich zusteuern und strampelte und schrie um sein Leben.

„Ich werde Ihnen helfen“, rief da ein berühmter Kriminalanwalt unter den Schiffsgästen und sprang ins Wasser.

Da — formierten die Haie auf einmal ein Ehrenspalier und ließen die Männer ruhig zum inzwischen herabgelassenen Rettungsboot schwimmen.

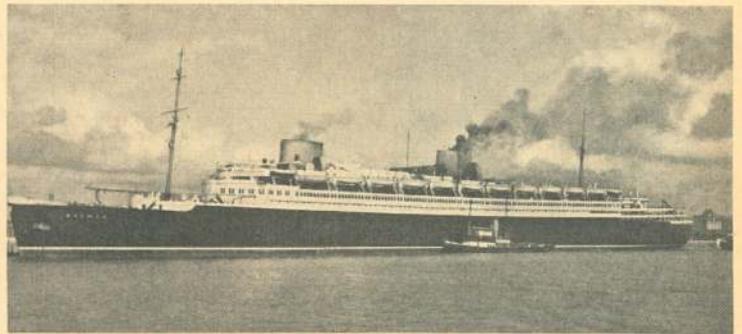
„s'ist wie ein Wunder“, meinte der über Bord Gefallene.

„Nicht im geringsten“, bemerkte der Anwalt. „Bloße kollegiale Höflichkeit. Das ist alles.“

100 Jahre Norddeutscher Lloyd



MS „Schwabenstein“ des Norddeutschen Lloyd, 8955 BRT, 163,90×19,40×7,98 m, 2×5280 PS, 17 Knoten. Kombiniertes Fracht- und Fahrgastschiff mit Einrichtung für 87 Passagiere. Erbaut 1954 auf dem Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack.

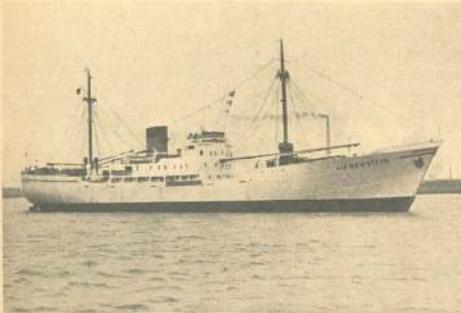


D. „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd, 51 656 BRT, 273,91×31,06×14,70 m, 98 600 PS, 28,5 Knoten. 2232 Fahrgäste. Erbaut 1929 auf der Deutschen Schiffs- und Maschinenbau AG. Weser, Bremen.

Im Jahre 1847 war das erste Dampfschiff von Bremen nach New York abgefertigt worden. Es war die „Washington“ der unter Mitwirkung des bremischen Staats, benachbarter deutscher Länder und einflußreicher Deutscher in New York begründeten „Ocean Steamship Navigation Company“, der ersten Gesellschaft, die zwischen dem Kontinent und den Vereinigten Staaten eine regelmäßige Dampferlinie eröffnete.

Zehn Jahre später stellte diese Reederei ihren Dienst bereits wieder ein. Nun war die Zeit gekommen, die Pläne C. Eduard Crüsemanns in die Tat umzusetzen, nämlich die Gründung einer bremischen Dampfschiffs-Reederei. Am 20. Februar 1857 wurde damit der Norddeutsche Lloyd ins Leben gerufen und C. E. Crüsemann, damals erst 29 Jahre alt, sein erster Direktor. Als Vater des NDL aber muß man den Konsul Hermann Heinrich Meier ansprechen, ein Name, der mit dem Norddeutschen Lloyd ewig verbunden bleiben wird. Er stand an der Spitze des Verwaltungsrates. Als Grundkapital wurde die Summe von 3 Millionen Talern Gold festgesetzt.

Die ersten Schiffe des NDL waren drei kleine Dampfer, „Möve“, „Falke“ und „Adler“, die in die Englandfahrt eingesetzt wurden. Gleichzeitig wurden auf englischen und schottischen Werften vier große Schraubendampfer in Bau gegeben.



MS „Liebenstein“ des Norddeutschen Lloyd. Fruchtschiff mit Einrichtung für 12 Fahrgäste. 2353 BRT, 105,10×14,20×6,18 m, 39000 PS, 16 Knoten. Erbaut 1951 auf dem Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack.

Das erste dieser Schiffe, die „Bremen“, erledigte am 12. Juni 1857 seine Probefahrt. Bei dieser Gelegenheit erklärte Konsul Meier, daß in der Kontorflagge, dem blauen mit dem Anker gekreuzten Bremer Schlüssel und dem Eichenkranz, der Wahlspruch des Norddeutschen Lloyds symbolisiert sei: „In dem Anker halten wir die Hoffnung fest, daß der Schlüssel uns die Verkehrswege öffnen werde, die wir

mit deutscher Manneskraft, Ausdauer und Treue festhalten wollen.“

Diese erste „Bremen“ maß 102 m über Deck bei einer Breite von 12,80 m. Die Maschine leistete 700 PS. Außer 850 ts Kohlen konnte sie 1000 ts Güter laden. Zu beiden Seiten des schönen geräumigen Salons, den die feinsten Möbel und an den Wänden Medaillons mit Ansichten Bremens schmückten, lagen die Schlafzimmer der I. Kajüte, die für zwei bis vier Personen eingerichtet waren. Außer den Betten, Sofas und Waschtischen enthielten sie verschiedene verschließbare Kästen. Nicht nur die I., sondern auch die II. Kajüte hatten ihr besonderes Rauchzimmer für Herren und einen eleganten Damensalon. Ferner besaß das Schiff ein Piano, zwei Badezimmer und eine Bibliothek. Die erste Kajüte konnte 60 Passagiere, die II. 110 und das Zwischendeck 401 Personen fassen. Am 19. Juni 1857 verließ das Schiff zu seiner ersten Reise die Reede von Bremerhaven nach New York. An Bord befanden sich 100 ts Stückgut, ein Kajütspassagier und 93 Zwischendecker. Am 4. Juli traf das Schiff in New York ein. Die Rückreise zur Weser dauerte nur 12¼ Tage. Noch während des gleichen Jahres wurden die weiteren Dampfer „Hudson“, „Weser“ und „New York“ in Dienst gestellt.

Man hatte die ersten 20 Jahre des Norddeutschen Lloyd als seine Lehrjahre bezeichnet. Unter den Direktoren Crüsemann, Stockmeyer und Peters aber konnte doch schon das Verkehrsnetz weiter ausgebaut werden.

Die zweite Epoche begann 1877 unter Direktor J. G. Lohmann. In diese Zeit fällt die Schaffung der damaligen Schnelldampferflotte, die die Reederei mit einem Schlag an die Spitze aller transatlantischen Reedereien brachte. Ferner wurden die Reichspostdampferlinien nach Australien und Ostasien eröffnet.

In der dritten Ära unter der Generalleitung von Dr. Heinrich Wiegand wurde die gesamte Lloydflotte umgestaltet durch Schaffung einer Reihe von Doppelschrauben-Schnelldampfern. Weiter wurden Zweiglinien in Ostasien und in der Südsee eingerichtet und endlich neue Ausbildungsmöglichkeiten für den Nautikernachwuchs auf mehreren eigenen Segelschulchiffen gegeben. Mit 22,35 Knoten Geschwindigkeit konnte 1897 der Doppelschrauben-Schnelldampfer des NDL „Kaiser Wilhelm der Große“ zum ersten Male für Deutschland das blaue Band erringen.

Zu Beginn des Ersten Weltkrieges besaß der Norddeutsche Lloyd 494 Fahrzeuge mit insgesamt 983 000 BRT. 1919 aber war die Flotte bis auf eine Resttonnage von 57 000 BRT zusammengeschrumpft. Die größte Einheit war der Seebärdampfer „Grüß Gott“ mit 781 BRT.

Im Frühjahr 1920 aber begann der Wiederaufbau mit dem Rückkauf einiger ehemaliger Lloydampfer. In Danzig entstand der 32 581 BRT große Dampfer „Columbus“ und 1929/30 konnten die beiden Riesendampfer „Bremen“ und „Europa“ in Dienst gestellt werden, von denen sich die „Bremen“ unter Kommande Ziegenbein das Blaue Band holte. Es folgten 1935/36 die drei Schnelldampfer „Potsdam“, „Gneisenau“ und „Scharnhorst“ für den Ostasiendienst und sieben schnelle Motorschiffe für den Westküstendienst. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verfügte der Norddeutsche Lloyd über eine Flotte von 86 modernen Uberschiffen mit etwa 614 000 BRT.



MS „Glückauf“, ex „Bubendey“, des Norddeutschen Lloyd. 1062 BRT, 65,13×12,22×3,75 m, 1300 PS, 750 Fahrgäste. Erbaut 1913 als Dampfer von den Stettiner Oderwerken, 1954 umgebaut zum Motorschiff von den NDL-Werkstätten, Bremerhaven.

Nichts blieb von dieser stolzen Flotte nach als der kleine Seebärdampfer „Glückauf“ von 904 BRT. 1950 wurde von den Alliierten die in Japan beschlagnahmte 1230 BRT große „Bogota“ zurückgegeben. Erst 1951 begann der Wiederaufbau der Reederei mit sechs Neubauten der „Rheinstein“-Klasse. Als dann auch die letzten Schiffsverkehrsbeschränkungen fielen, wurden schnellere und größere Schiffe gebaut, wie u. a. die Motorschiffe „Brandenstein“, „Bieberstein“ und „Bärenstein“ für den Westküstendienst, die „Weserstein“, „Schwabenstein“, „Hessenstein“ und „Bayernstein“, kombinierte Fracht- und Fahrgastschiffe von etwa 10 000 tdw, für den Ostasiendienst.

Ein reiner Passagierdienst nach Nordamerika wurde 1954 mit dem MS „Gripsholm“ eröffnet. Diesem Schiff wurde bei seinem ersten Anlaufen unter der Lloydflagge in New York ein begeisterter Empfang bereitet. Ein Jahr später wurde es umbenannt in „Berlin“.

Ende Dezember 1956 hatte der Norddeutsche Lloyd bereits wieder 36 Uberschiffe mit rund 217 388 BRT, ungeachtet einer zahlreichen Schlepper- und Leichterflotte. Weitere Schiffe liegen noch auf Stapel oder sind in der Planung begriffen.

Aus der Schifffahrt



Kommodore Ahrens †

Am 21. Januar 1957 verschied in Bremen nach kurzer Krankheit Kommodore Adolf Ahrens im Alter von 77 Jahren. Fast fünfzig Jahre Berufstätigkeit liegen hinter ihm, davon die meiste Zeit auf Schiffen des Norddeutschen Lloyd. Während des ersten Weltkrieges war er auf Malta interniert. Nach dem Kriege fuhr er als Kapitän den Schnelldampfer „Columbus“, damals das größte deutsche Schiff, und später das Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd, die 51 731 BRT große „Bremen“.

Seine hervorragendste seemännische Leistung vollbrachte der Verstorbene mit dem Durchbruch dieses Dampfers von New York in die Heimat zu Beginn des Zweiten Weltkrieges. Damit rettete er dieses stolze Schiff, das bereits auf seiner ersten Reise am 22. Juli 1929 das Blaue Band des Nordatlantik errang, vor der Aufbringung durch die Feindmächte.

Auf der Ausreise von Bremerhaven nach New York erreichten Kapitän Ahrens bereits die Warntelegramme. Er brachte seine Fahrgäste noch sicher an Land, um dann leer zur Weser zurückzulaufen. Die Amerikaner aber verzögerten immer wieder die Formalitäten, so daß das Schiff erst mit 24 Stunden Verspätung die Heimreise antreten konnte. Wegen der drohenden Kriegsgefahr wurde ein Umweg gemacht, der durch die Dänemarkstraße und dicht an der Eisgrenze entlang führte. Auf See erhielt das Schiff einen grauen Tarnanstrich. Um das Schiff nicht in Feindeshand fallen zu lassen, wurden Vorbereitungen zur Versenkung und zur Vernichtung durch Feuer getroffen.

Nach Kriegsausbruch machten die Gegner sofort Jagd auf die „Bremen“, doch sie war wie vom Erdboden verschwunden. Zahllos waren die Gerüchte, die sie umschwirrten. Im Gegensatz zur übrigen deutschen Handelsflotte wurde die „Bremen“ nicht in einen norwegischen Hafen dirigiert, sondern nach Murmansk, wo sie wohlbehalten am 7. September 1939 eintraf.

Damit fand die einmalige Tat ihren vorläufigen Abschluß. In Anerkennung der hervorragenden seemännischen Leistung — ohne ausreichendes

Seekartenmaterial und ohne Ausrüstung für die kalte Polargegend — dankte der Norddeutsche Lloyd der ganzen Besatzung für ihre Einsatzfreudigkeit und ernannte Kapitän Ahrens zum Kommodore.

Nach der Rückkehr der „Bremen“ zur Weser im Dezember 1939 trat Kommodore Ahrens aus gesundheitlichen Gründen in den wohlverdienten Ruhestand. Seine „Bremen“ sollte das Kriegsende jedoch nicht mehr erleben. Am 16. März 1941 brach an Bord ein Brand aus, der schnell um sich griff und des die Löschmannschaften nicht Herr wurden. Zwölf Stunden später lag das Schiff ausgebrannt als Wrack auf dem Grunde der Weser.

Nach Beendigung des Krieges wurde Kommodore Ahrens in den ersten Bundestag gewählt. Außerdem wurde er mit der Verwaltung der Stiftung „Haus Seefahrt“ in Bremen betraut. Es war ihm aber nicht mehr vergönnt, das 100jährige Jubiläum seiner Reederei, des Norddeutschen Lloyd, im Februar dieses Jahres mitzuerleben.

Wir gedenken dieses vorbildlichen Seemanns. Mit ihm ist einer der bekanntesten Persönlichkeiten unserer Seefahrt dahingegangen.

Kapt. Guschow.

Verdienstkreuz für Kapitän Schröder

Der in Hamburg-Langenhorn im Ruhestand lebende Hapag-Kapitän Gustav Schröder wurde Anfang Februar vom Bundespräsidenten mit dem Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens ausgezeichnet. Bis zum Kriege führte Kapitän Schröder das 16 732 BRT große Fahrgast-MS. „St. Louis“ und brachte es zusammen mit einer einsatzfreudigen Mannschaft bei Kriegsausbruch durch die britische Blockade in den Heimathafen zurück. Berühmt geworden ist auch seine Reise 1939 mit einigen Hundert Emigranten von Hamburg nach Kuba. Da trotz vorheriger Zusage die Ausschiffung in Habana verweigert wurde und sich auch einige andere Länder, die es anrief, dagegen sträubten, landete er sie schließlich in Antwerpen. Auch dieses war in mehrfacher Hinsicht eine ganz bedeutende Leistung. Die gegen Kriegsende in Kiel fast völlig ausgebrannte „St. Louis“ diente ab 1946 noch als Hotelschiff im Hamburger Hafen, bis sie 1950 in Bremerhaven abgewrackt wurde.

10 000,— DM ergab „Fest Seefahrt 1957“

Der Reinertrag des „Festes Seefahrt 1957“, das am 12. Januar in Hamburg stattgefunden hatte, beträgt rund 9000,— DM.

Diese Wohltätigkeitsveranstaltung wurde, wie in den vergangenen Jahren, unter der Schirmherrschaft der „Nautischen Kameradschaft Hansea von 1896 e. V.“ in Zusammenarbeit mit der Deutschen Hilfsgemeinschaft und dem Norddeutschen Rundfunk durchgeführt. Der „Verband Deutscher Kapitäne und Nautischer Schiffsoffiziere“ wird, wie vor 1933, auch in Zukunft wieder die Schirmherrschaft übernehmen. Die „Stiftung Seefahrtsdank“ führte dem Reinerlös des diesjährigen „Festes Seefahrt“ DM 10 000,— hinzu, so daß nun DM 10 000,— der Deutschen Hilfsgemeinschaft für den gemeinsam verwalteten Fond für die Betreuung der Hinterbliebenen der Opfer auf See und in Not geratener Seeleute zur Verfügung stehen.

Die Sendung „Leinen los!“ vom „Fest Seefahrt 1957“ wird am 16. März, um 16 Uhr, auf der Mittelwelle des NDR zu hören sein. Schl.

Kapitän Heinrich Nagel wurde „Heringskönig“

„Heringskönig 1956“ wurde Kapitän Heinrich Nagel vom Logger „Minden“, 325 BRT, der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft. Er fischte 10 776 Kantjes (Fässer zu je 75 kg) Heringe. Die „Minden“, ein vorjähriger Neubau der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser in Bremerhaven, darf jetzt den blauen Ehrenstander fahren und ihr Kapitän trägt die Königskette mit dem silbernen Hering.

Und dann der Zoll

Viele Unklarheiten herrschen darüber, was der deutsche Seemann in einem fremden Hafen zollfrei mit an Land nehmen darf. Genaue Unterlagen darüber sind schwer zu erhalten, doch ist es nach vielen Mühen endlich gelungen, einige Angaben zu bekommen, die dem Fahrsmann als Richtschnur dienen können. Was für den Reisenden gilt, gilt auch für den Seemann.

So läßt man in **Belgien** Reisegeräte sowie Gegenstände des täglichen Gebrauchs, die deutliche Spuren des Gebrauchs aufweisen, zollfrei. Gleichfalls zollfrei sind 50 Zigarren oder 100 Zigaretten oder 250 Gramm Tabak.

Bei der Einreise nach **Dänemark** darf man mit sich führen: Bekleidungsstücke sowie andere für Reisezwecke erforderliche Gegenstände, Eßwaren, Getränke, Rauchwaren und Toiletteartikel (darunter bis zu 0,25 Liter Toilettensprit und bis zu 25 g Parfümerie in ungeöffneten Packungen), soweit sie hinsichtlich der Menge und der Beschaffenheit von den Zollbehörden als dem Eigenbedarf des Reisenden dienend anerkannt werden. Außerdem können Waren ohne handelsmäßigen Charakter bis zu einem Wert von höchstens 350 dkr mitgeführt werden. Getränke und Rauchwaren sind jedoch von dieser Bestimmung ausgenommen.

Voraussetzung für die freie Einfuhr ist, daß die Waren bei der Ausreise wieder ausgeführt werden, und daß die Zollbehörden auf Grund der Warenmenge oder anderer Umstände keine Einwendungen erheben.

Frankreich ist als das Land mit der höchsten Zollbelastung bekannt. Es ist daher erforderlich, sich unbedingt an die vorgeschriebenen Höchstgrenzen zu halten. So werden z. B. folgende Waren zollfrei gelassen, wenn der Zollbeamte den Eindruck hat, daß sie zu den persönlichen Effekten des Reisenden gehören und seinem Stand entsprechen. Gebrauchte Kleider, zwei Fotoapparate verschiedener Marken mit je zehn Platten, zehn Filmrollen, persönliche Schmuckgegenstände bis zu 500 g Gewicht, Ferngläser, tragbare Musikinstrumente, ein Grammophon mit zwanzig Platten, ein Radioapparat, eine Reiseschreibmaschine, Sportartikel und alle gewöhnlichen Gegenstände des täglichen Bedarfs. Für Tabakwaren gilt folgende Regelung:

- Für Reisende, die mit Schiff oder Flugzeug ankommen, sind zollfrei: 500 Zigaretten oder Zigarillos oder 1000 g Tabak oder 100 Zigarren.
- Für Reisende, die mit der Bahn, Auto, Motor- oder Fahrrad ankommen, sind zollfrei 200 Zigaretten oder Zigarillos oder 400 g Tabak. (Wird fortgesetzt)

Der Medizinkasten

Ein englischer Schiffsarzt hatte die Gewohnheit, gegen jede Krankheit Meerwasser zu verordnen.

Eines Tages stürzte er unglücklicherweise über Bord.

„Hallo Jack“, rief da ein Matrose einem andern zu, „der Doktor ist in seinen Medizinkasten gefallen!“

Nicht möglich

„Ich verstehe nicht, wie das möglich ist!“ sagte der Arzt zu dem Patienten, der sich immer noch beklagte. „Haben Sie denn alle meine Anweisungen befolgt?“

„Alle bis auf eine. Ich bin nicht in der Lage, jeden Morgen einen Spaziergang von zwei Meilen zu machen, wie Sie ihn mir vorgeschrieben haben. Hab's probiert; aber ich werde schwindlig dabei.“

„Schwindlig?“, wunderte sich der Doktor. „Wieso?“

„Ich hatte neulich vergessen, Ihnen zu sagen“, orientierte ihn der Patient, „daß ich Leuchtturmwärter bin.“

Das „Paddelboot“

Zustand an Bord des dicken Passagierdampfers! Ohne Fahrt treibt er mitten auf dem Atlantik. Und das in einer ganz blöden Dünung. Der Kapitän schimpft und wettet auf diese Konditorlehrlinge da unten in der Maschine. Und dann ist er wieder die Freundlichkeit selbst: „O nein, gnädige Frau, nicht der geringste Grund zur Besorgnis. Nur eine kleine Störung in der Maschine. Wir werden gleich wieder Fahrt aufnehmen.“

Eine Super-Constellation braust in Wolkenhöhe

über das Schiff hin, beschreibt dann eine Schleife und geht herunter.

„What's the matter? What can I do for you?“ quärkt es aus dem Sprechfunk.

„Dank für Ihre Hilfe. Maschinen sind gleich wieder klar. Wünschen gute Reise!“

Der Viermotorer da oben beschreibt noch eine Schleife. Dann löst sich ein längliches Paket von ihm ab, ein Fallschirm entfaltet sich, schwebt abwärts, landet genau auf dem Bootsdeck mit seiner Last. Als die Seeleute den Segeltuchsack öffnen, was ist darin? Zwei Paddeln und ein freundliches Schreiben: „Versuchen Sie es damit, bis die Turbinen wieder wollen. Kennen das, fuhren früher auch auf solchen Zossen, ekelhafte Situation das. Mit freundlichen Grüßen Ihre“ und dann folgten die Unterschriften des Flugkapitäns und seiner Offiziere. Die Super-Constellation war davongebraust und als kleiner dunkler Punkt kaum noch zu erkennen.

Es ist nicht bekanntgeworden, ob die beiden Paddeln als Reliquien im Speisesaal des Riesen-dampfers hängen.

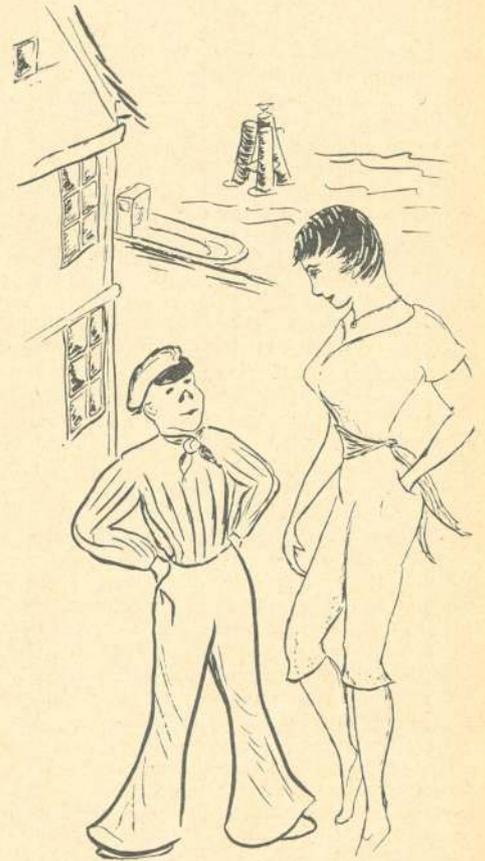
Die offene Tür eingerannt

Ein bekannter Buchhändler in San Franzisko war in etwas besäuseltm Zustand im Begriff, zu seiner Braut nach Oakland zu fahren, erspähte das Fährboot ungefähr 15 Fuß vom Anlegeplatz, nahm einen prachtvollen Anlauf und landete mit kühnem Sprung an Deck.

„Ganz schöne Entfernung. Aber ich habe sie geschafft! Nicht wahr?“ sagte er mit bescheidenem Stolz.

„Das haben Sie“, stimmte ein Fahrgast mit ironischem Lächeln bei. „Aber warum haben Sie nicht gewartet? Das Boot will ja gerade anlegen.“

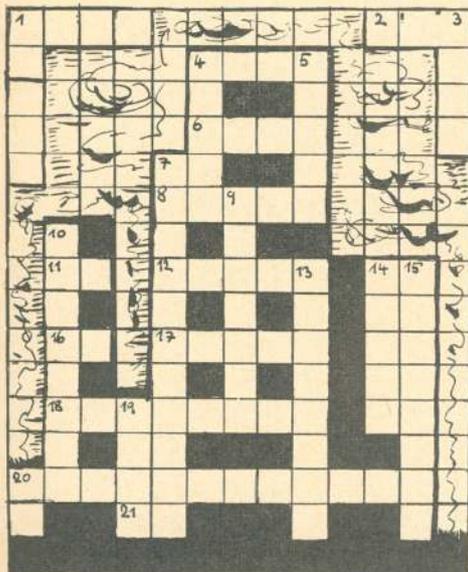
Cissy, die Seemanns liebe



„Du und Moses? Mensch, gib nicht so an wie 'ne Tüte Mücken! Der Moses war'n steinalter Mann mit so'n Bart, nicht so 'ne halbe Portion wie du.“

GEHIRNSCHMALZ

Kreuzworträtsel



Wagrecht: 1. Segelschiffstyp, 2. Begriff aus der Motorenkunde, 4. nicht alle Schiffe dürfen sie fahren, 6. großes Gewässer, 8. menschliche Eigenschaft, 11. Zusatz, wenn ein Vertreter einen Brief unterschreibt, 12. Begriff aus der Wetterkunde, 14. Abkürzung im Wirtschaftsleben, 16. Kennzeichen bestimmter Fischdampfer von der Weser, 17. Wildleder-Imitation, 18. Anziehungspunkt auf dem Rummelplatz, 20. Vorsegel, 21. persönliches Fürwort.

Senkrecht: 1. Zweimaster, 3. Seemannswort, das vielerlei Bedeutungen hat, 4. deutsches Schulschiff, 5. italienische Stadt, 7. auf Unterseebooten notwendige Steuerung, 9. geometrische Figur, 10. afrikanische Stadt, 13. seemannischer Arbeitsanzug, 14. Nebenfluß der Donau, 15. Gesamtheit der Ladeeinrichtung eines Schiffes, 19. Teil des Kompasses, 20. Maschinenkommando.

Seemanns-Quiz

1. Was ist Stampfstock?

- bei der Zubereitung von Labskaus benötigtes Gerät
- Stock des Postens an der Gangway zum Aufstoßen an Deck, wenn der Kapitän oder hoher Besuch an Bord kommt
- Spreize zur Abstützung des Klüverbaums

2. Was ist Jolltau?

- Niederschlag im Hochsommer
- Fangleine eines Bootes
- ein über einen einfachen Block geschorenes Tau

3. Was ist Loxodrome?

- gedachte Linie auf der Erdoberfläche, die alle Meridiane im gleichen Winkel schneidet
- Küstensegler im Mittelmeer
- Tanzsaal für Rock and Roll

4. Was ist Maierform?

- neueste Damenmode
- besondere Schiffsform
- charakterisches Aussehen der Schiffe einer bestimmten Reederei

5. Was ist Foksel?

- Seemanns slang für Focksegel
- zusammengelegte Ladungs-Abfälle
- Mannschaftsraum

6. Was ist Besteck?

- Feststellen des Schiffsortes
- Messer und Gabel
- Navigationseräte wie Dreiecke, Stechzirkel, Bleistift, Radiergummi

7. Was ist Donkey?

- Gerät zum Tragen von Lasten
- Schimpfwort für ungeschickten Seemann
- Hilfskessel

8. Was ist Windjammer?

- Ziehharmonika
- großes Segelschiff
- Lenzpumpe mit Windmühlenantrieb

9. Was ist Jungfer?

- Hafenarbeiterin
- Stewardess auf der ersten Reise
- Teil des Taljereps zwischen Rüstisen und Wanten

10. Was ist Genickstag?

- ein Draht, der Masttopp mit Masttopp verbindet
- verbotener Schlag beim Boxkampf
- erlaubtes Züchtigungsmittel für den Schiffsjungen

Auflösung aus Nr. 1

1. a; 2. c; 3. a; 4. c; 5. a; 6. b; 7. b; 8. a; 9. c; 10. b. Hamburg-Chikago Linie.

1. Hängematte, 2. Amalfi, 3. Meridian, 4. Brioni, 5. Umsteuerhebel, 6. Rapallo, 7. Göteborg, 8. Chioggia, 9. Irak.

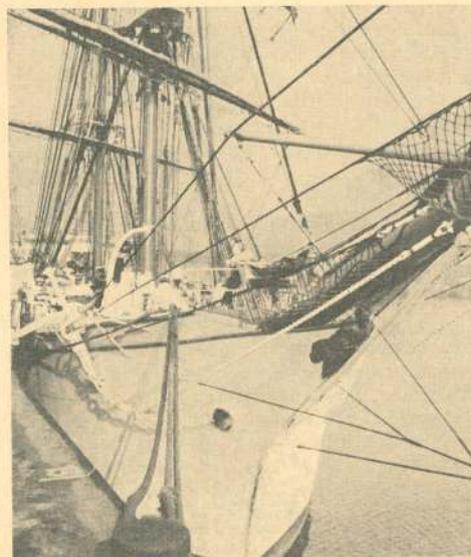
Flotten - Umschau

Wir müssen uns in Westdeutschland darüber klar sein, daß die Handelsflotte, die für die Versorgung des Landes in Krieg und Frieden unentbehrlich ist, eine eigene Kriegsmarine nicht entbehren kann. Außer ihrer selbstverständlichen Bereitschaft zum Schutz der Handelsflotte und der Seeverteidigung hat eine Kriegsmarine auch noch andere wertvolle Aufgaben zu erfüllen, Aufgaben, die nicht nur der Handelsmarine und den Werften, sondern auch der Industrie und Wirtschaft des ganzen Landes durch Erprobung und Forschung zugute kommen. Denken wir nur einmal an die wertvollen Beiträge, die die Kriegsmarine etwa bezüglich der Dampfturbinen, der Schwerölmotoren, der Dampfkessel, der Funk- und Radartechnik und letztlich auch der Atomkessel allgemein geleistet haben. Es ist ja nur eine Frage der Zeit, daß auch besondere Handelsschiffe mit Atomkesseln ausgestattet werden. Die Bewährung des ersten Atomkessel-U-Boots „Nautilus“ der US-Navy läßt in dieser Hinsicht das Beste erhoffen. Jedenfalls kann die enge verständnisvolle Zusammenarbeit zwischen Kriegs- und Handelsmarine sich nur günstig auswirken. Das haben weitblickende Männer beider Zweige der Seefahrt von jeher erkannt und diesem Gedanken deutlich Ausdruck verliehen, wie z. B. der verstorbene Admiral Zenker, Chef der Marineleitung von 1922 bis 1924, mit den knappen Worten: „Kriegs- und Handelsmarine gehören zusammen!“

Es ist mit Sicherheit zu erwarten, daß der Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Friedrich Ruge, der als hervorragend bewährter und besonders im Minenwesen erfahrener Seeoffizier sich im Kriege große Verdienste erworben und sich auch international als Marine-Schriftsteller einen Namen gemacht hat, mit solchen Schwierigkeiten, die z. T. auf

politischem und bürokratischem Gebiet liegen, fertig wird. Ruge versteht es, nicht nur Minen aus dem Wege zu räumen.

Der Inspekteur der Bundesmarine ist Chef der Abteilung VII, Marine, des Bundesverteidigungsministeriums und höchster Offizier der Bundesmarine. Dieser Abteilung unterstehen die vier Hauptkommandos der Bundesmarine: das Kommando der Seestreitkräfte, das der Flottenbasis, das der Marineausbildung, sowie das Schiffserprobungskommando. Die Seestreitkräfte, im Ernstfall einen Teil der NATO-Seestreitkräfte bildend, und auch schon im Frieden an NATO-Manövern beteiligt, umfassen alle Seestreitkräfte, verteilt auf die Befehlshaber der Nord- und Ostsee. Das Kom-



Das spanische Marineschulschiff „Galatea“ wurde 1896 als „Clarastella“ erbaut und 1922 aus Italien angekauft. 2800 t, 74,85 × 11,4 × 5,4 m. 2700 qm Segelfläche, 2 Dieselmotoren mit 900 PS, 8,5 Knoten. Besatzung: 15 Offiziere, 40 Unteroffiziere und 210 Schiffsjungen.

mando Flottenbasis leitet die gleichfalls auf Nord- und Ostsee verteilten Marineabschnittskommandos und die, wie der Name „Flottenbasis“ erkennen läßt, Stützpunkteinrichtungen und Anlagen in den betreffenden Gebieten und Orten, darunter auch die verschiedenen Schulen, Versuchsstellen, Marinearsenale usw.

Über die einzelnen Arten der Schiffe und Fahrzeuge der Bundesmarine, die ständig an Zahl zunehmen, sei zunächst einmal gesagt, daß bis Ende 1960 eine Gesamtzahl von 170 Einheiten und 21 Geschwadern erreicht sein soll, von denen einige bereits vorhanden sind, so ein schnelles Minensuchgeschwader, das II. Hochseeminensuchgeschwader, ein Schnellbootlehrgeschwader, ein Hafenschutzgeschwader, ein vorläufiges Schulgeschwader usw. Dem alten Marinemann fällt dabei die Bezeichnung Geschwader auf, da man früher ja die Verbände von Fahrzeugen als Flotten bezeichnete. Vermutlich hat man aus NATO-Gründen die wörtliche Übersetzung von „Squadron“ übernommen, die jetzt überall gilt. Zum Teil sind es unbedingt hochseetüchtige Fahrzeuge, zu denen später noch Hochseerestörer kommen.

Nach vorläufigem Abschluß ihres Aufbaus soll die Bundesmarine einen Personalbestand von insgesamt 20 000 Mann haben. Das wären also immerhin 5000 Mann mehr als seiner Zeit die Reichsmarine hatte. Art und Größe der Fahrzeuge der Bundesmarine stellen besonders hohe Anforderungen an die militärischen, seemannischen und technischen Leistungen der einzelnen Besatzungsmitglieder, nicht zuletzt auch an eine gewisse Vielseitigkeit.

Die Offizierslaufbahnen fangen zunächst alle gemeinsam an und trennen sich später. Für die Dienstzweige der Unteroffiziers- und Mannschaftslaufbahnen sind z. Z. etwa 28 verschiedene Arten vorgesehen. Wie weit sich diese Neuerung endgültig beibehalten läßt oder beibehalten wird, kann man wohl erst nach einer gewissen Erprobungszeit sagen.

R. Andriano.

DER WEG ZUM PATENT

An der Seefahrtsschule der Freien Hansestadt Bremen bestanden die Prüfung zum Seesteuermann auf großer Fahrt am 18. Januar 1957:

Gerhard Bädecker, Bremen; Heinz Bohn, Berlin; Adolf Brust, Bremen; Ferich de Bühr, Westrauderfehn; Fritz Burow, Vegesack; Joachim Decker, Bremen; Ferich van Dieken, Hollen/Ostfriesland (gut); Hermann Hecht, Bremen; Pierre Javet, Saint-Blaise; Hans Uwe Jordan, Bremen; Ernst Kordt, Burg/Fehm.; Heinrich Lindemann, Schierbrock (gut); Klaus Macke, Arnsberg; Helmut Peters, Bremen; Hermann im Sande, Bremen-Huchting; Rolf Schmidt, Bremen; Hans-Werner Stars, Minden; Harald Streit, Bremen; Jürgen Vogt, Bremen; Bodo Zukierski, Bremen (mit Auszeichnung).

Zum Seefunker 2. Klasse am 23. Januar 1957:

Werner Bobist, Bremerhaven; Ernst Brunner, Zollikon/Schweiz; Adolf Deutschmann, Rastatt; Adolf Ehring, Bremerhaven; Detlef Marken, Bremerhaven; Sigurd Janssen, Bremen; Eberhard Pache, Göttingen (sehr gut); Konrad Ruff, Remscheid; Heinrich Scheele, Bremen (sehr gut); Harald Sikora, Bremen; Hans Simon, Bremen (gut); Klaus Tschierske, Bremerhaven; Wilhelm Turk, Löhbach; Hilmar Wissner, Rastatt; Friedrich-Wilhelm Eden, Bremerhaven.

Seefahrtsschule der Freien und Hansestadt Hamburg

Neue Lehrgänge beginnen:

A2-Lehrgang: ca. 2. 4. (besetzt), ca. 6. 5., ca. 8. 10. 1957.

A4-Lehrgänge: ca. 9. 9. 1957 und weiter nach Bedarf.

A5-Lehrgänge: ca. 28. 3. (besetzt), ca. 6. 5., ca. 24. 6., ca. 15. 8., ca. 9. 10. 1957 und weiter allmonatlich.

A6-Lehrgänge: ca. 12. 3. (besetzt), ca. 8. 10. 1957 (besetzt), ca. 6. 1. 1958.

B2-Lehrgänge: siehe A2-Lehrgänge

B4-Lehrgänge: ca. 14. 3. 1957 und weiter je nach Bedarf.

B5-Lehrgänge: je nach Bedarf.

An der Seefahrtsschule in Leer fand am 26., 28., 29. und 30. Januar 1957 eine Prüfung zum Kapitän auf großer Fahrt (A6) statt.

Folgende Herren haben diese Prüfung bestanden:

Behnke, Albert,	Westrauderfehn
von Bloh, Wolfgang,	Warsingsfehn
Buss, Arnold,	Warsingsfehn
Coobs, Gerhard,	Westrauderfehn
Fiedler, Hans,	Heisfelde
von Linteln, Hermann,	Haren/Ems
Lohmann, Wilhelm,	Haren/Ems
Müller, Gerrit,	Emden
Schröder, Werner,	Bunde
Stöhr, Ludwig,	Neermoor
Wiemkes, Johannes,	Westrauderfehn.

Seefahrtsschule Lübeck

Neue Lehrgänge beginnen:

A6-Lehrgang: 19. 3. 1957.

A5 II-Lehrgang: 12. 2., 27. 8., 12. 11. 1957.

A2/B2-Lehrgang: 21. 10. 1957.

(Alle Lehrgänge besetzt.)

Am 26. 1. 1957 bestanden ihre Prüfung zum Steuermann auf großer Fahrt die Herren:

G. Behrend, F. Bonken, H. Dietze, O. Eckhoff, P. Eick, G.-H. Entzian, K. Fendler, U. Hinrichs, H. Klein, A. Klier, H.-J. Lorenzen, H.-J. Meier, W. Pfensig, W. Przewieslik, Th. Röpcke, G. Schlüter, K. Steinmetz, W. Traub, E. Wald, W. Wruck, H. Körfer, E. Rauno.

Wußten sie schon daß...

...„Lustfahrzeuge“ auf See die deutsche Flagge erst von 1885 an führen durften?

... noch heute in Australien Regatten mit offenen Booten gesegelt werden, mit 20 und mehr Mann Besatzung, die als Ballast hoch zu luvard hocken? Flaut der Wind ab, befiehlt der Schiffsführer soundsoviel Leuten auszusteigen. Sie springen über Bord und schwimmen zum Begleitfahrzeug oder an Land.

... im 19. Jahrhundert auf den Alster-Segelregatten nicht nur Sportboote starteten, sondern auch die Rettungsboote der im Hamburger Hafen liegenden Schiffe? Ähnlich war es bei den Ruderregatten, auf denen man auch „Jollenführer“ zuließ, nämlich die Boote, die die Werftarbeiter nach Steinwerder übersetzten. Diese dickbauchigen Jollen wurden nicht gerudert, sondern von den Werftarbeitern gepaddelt.

Ankerplätze

DER SEEMANNSMISSIONEN

Die Deutsche Seemannsmission plant auf ihren Ankerplätzen:

Deutsches Seemannsheim, Hamburg-Altona, Gr. Elbstr. 132

Jeden Donnerstag: 20 h Filmabend

Seefahrtsschüler: Do., 7. und 21. 3., 20 h, Diskussions-

abend

Seemannsfrauen: Di., 19. 3., 20 h, Beisammensein

Heimabend: Mo., 4. 3., 20 h

Sprechstunde: Di. von 16—19 h

Gottesdienste in Hamburg-Altona

24. 2., SP. Kieseritzky; 3. 3., SM. Bischoff; 10. 3., SP.

Kieseritzky; 17. 3., SM. Rindfleisch; 24. 3., SP. Kieseritzky;

31. 3., SP. Kieseritzky. Jeweils 10 h.

Büsum, Fischerei-Jugendheim

Zusammenkunft der verheirateten Jungfräulein mit Frauen:

So., 17. 3., 20 h.

Kiel

Beisammensein der Seemannsfrauen, Sbd., 16. 3., 15.30 h,

Gemeindehaus Jägersberg 16.

Lübeck, Untertrave 1

Heimabend jeden So., 20 h.

Stockholm, Svartmangatan 16

Täglich, bis auf Do. und Sb., ab 19.30 h geöffnet. Mi. und

So. Kaffee- und Heimabend.

Turku, Satomakatu 27

Lesezimmer täglich geöffnet.

Di., 19 h, geselliger Abend.

Freitagabend mit deutscher Gemeinde, 16. 3., 19 h.

Deutscher Gottesdienst (Domkirche) 24. 2., 10. 3., 24. 3.,

jeweils 14 h.

Büchereck

Hans Georg Prager: Kurs Persergolf.

Ein gutes Buch, das uns hier der Verfasser auf den Tisch legt. Prager schildert uns anschaulich das Leben auf den Tankern, diesen endlosen Karawanen ruheloser Schiffe, deren Besatzungen kaum ein paar Stunden der Entspannung in den Häfen geübt sind. Mit vielen Textzeichnungen sowie farbigen und Schwarz-Weiß-Fotos. Frank'sche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart. Halbleinen, 103 S., Preis DM 5.80.

Der Seemann als Sportsmann

Dem MS „Berlin“, 18 600 BRT, des Norddeutschen Lloyd ist es jetzt gelungen, einen der wenigen internationalen Erfolge im Fußballsport zu erringen. In acht Fußballspielen in New York gegen ausländische Fußballmannschaften hat die „Berlin“-Mannschaft ohne Niederlage den Atlantikpokal gewonnen, den 1938 bereits die „Bremen“ als erstes deutsches Schiff erringen konnte. Inzwischen hat die „Berlin“ von ihrer Januarreise den aus schwerem Silber gefertigten Pokal mit nach Deutschland gebracht. In Bremen wurde er von Kapitän Lorenz dem Vorstandsmitglied des NDL, Dr. Kulenkampff, überreicht. Auf der Ausstellung anlässlich des 100jährigen Bestehens des Norddeutschen Lloyds wird der Pokal im Bremer Rathaus ausgestellt.

Schon am Pokalwettbewerb 1955 war die „Berlin“ beteiligt, konnte aber wegen ihres verspäteten Eingreifens nicht mehr zum Zuge kommen. Immerhin hatte sich dabei ergeben, daß die Mannschaft wohl bestehen konnte. Für 1956 war es für den Sportverein MS „Berlin“ beschlossene Sache, daß der Pokal zum Jubiläum der Reederei gewonnen werden müsse.

Der Start in die Pokalserie, die der „Christliche Verein junger Männer“ alljährlich in New York durchführt, war vielversprechend. Nacheinander wurden folgende Schiffe besiegt: „Mauretania“ 3:0, „Queen of Bermuda“ 6:0, „Maasdam“ (Pokalverteidiger) 4:0, „Queen Elizabeth“ 6:2, „Ile de France“ 5:1, „Westerdam“ 7:0 und „Havnok“ 6:0. Unglückliche Liegezeiten brachten es dann mit sich, daß die „Berlin“ lange Zeit kein Spiel erhielt. So spitzte sich der Kampf um den Atlantikpokal zuguterletzt zu, denn wie die „Berlin“ war auch die „Bergensfjord“ ohne Niederlage geblieben. Am 13. November fiel im Spiel beider Mann-



Die siegreiche Fußball-Mannschaft des MS „Berlin“

schaften die Entscheidung. Jonny Greiß, der Sportoffizier der „Berlin“, schrieb darüber:

„Alle Vorbereitungen für eine Flutlichtbegegnung in Long Island waren getroffen, da erreichte uns die Nachricht, daß die „Bergensfjord“ durch die schlechte Wetterlage auf dem Atlantik mit 24stündiger Verspätung, also an unserem Auslauftage, in New York eintreffen würde. In letzter Minute glückte es, für die norwegische Mannschaft Flugplätze von Halifax nach New York zu buchen. Inzwischen war das Spiel vom Veranstalter, dem „Christlichen Verein junger Männer“, bereits abgesagt worden, so daß nur 500 Zuschauer erschienen waren. Hierunter befand sich eine lautstarke norwegische Kolonie. Aber auch die Mannschaft unserer „Berlin“ war mit Handsirenen und Nebelhörnern zahlreich vertreten. Ebenso war Kapitän Lorenz erschienen, der dem Spiel genauso gespannt entgegensah wie seine Besatzung. Da die Norweger keine Kosten und Anstrengungen gescheut hatten, waren wir uns darüber klar, auf eine Mannschaft von Format zu stoßen.

Obwohl die „Berlin“ dieses Treffen mit 6:1 gewann, war doch die Mannschaft der „Bergensfjord“ in allen Spielen ihr stärkster Gegner. Beim anschließenden Bankett im norwegischen Seemannshaus in Brooklyn erklärte der Mannschaftskapitän der Norweger, daß man ihnen beim Abflug von Halifax geraten habe, nicht wieder an Bord zu kommen, wenn das Spiel verloren ginge. Sie hätten jetzt aber schon ein Telegramm folgenden Wortlauts an die „Bergensfjord“ aufgegeben: „Wir schwimmen nach Haus stop Fußballmannschaft Bergensfjord.“ Mit 16:0 Punkten und 45:3 Toren (die drei Gegentore entstanden durch ein Eigentor, einen wiederholten Elfmeter und nur einem regulären Tor) gewann die „Berlin“ den Atlantikpokal, den 1925 den New Yorker Warenhausbesitzer Mr. Cawl gestiftet hatte. Der Sportverein MS „Berlin“, dessen 110 Mitglieder Fußball und Tischtennis spielen und außerdem kegeln, wird in diesem Jahr den Pokal verteidigen. Am Anfang und am Ende der zur Zeit stattfindenden Reise des MS „Berlin“ nach Westindien stehen bereits weitere Pokalspiele auf dem Programm. bus.

THEATERBRIEFE

Theater zwischen Holstentor und Wakenitz

Die Lübecker Theaterverantwortlichen verschließen sich nicht dem modernen Bühnenschaffen. So brachten das Große Haus und die Kammerspiele kurz hintereinander Werke von Jean Anouilh, dem 1910 geborenen französischen Dramatiker, heraus. Das große Haus hatte sich für den Darsteller des „Ornifle“ Viktor de Kowa verschrieben, der den modernen Don Juan mit komödiantischer Sicherheit spielte.

In den Kammerspielen glänzte als „Colombe“ in dem gleichnamigen Stück Eva Maria Bauer, während Lola Chlud eine überzeugende Alexandra auf die zarten Beine stellte. In beiden Häusern gab es starken Beifall. Das Große Haus erfreut weiterhin die Mozartfreunde mit „Don Giovanni“ und die Schauspielerefreunde mit Kleist's „Prinz von Homburg“. In den Kammerspielen ist die Niederdeutsche Bühne mit dem Schwank „Keen Utkamen mit't Inkamen“ zu Gast.

Bemerkenswert ist der frische Zug, der sich im Lübecker Musikleben bemerkbar macht. Der neue Generalmusikdirektor Christoph von Dohnanyi (27) stellte sich im Rahmen der Sin-

foniKonzerte mit einem Programm vor, daß Brahms, Mahler und Beethoven (Eroica) umfaßte. Das berühmte Quintetto Chigiano spielte im Verein der Musikfreunde. Händels „Messias“ war nach elf Jahren zum ersten Mal wieder in der Aegidienkirche zu hören.

Theater um den Kleinen Kiel

Im Stadttheater blüht die wohl nie welkende „Blume von Hawaii“. Das tragische „Tagebuch der Anne Frank“ mit seinen erschütternden Erinnerungen an die Konzentrationslager verfehlt auch beim Kieler Theaterpublikum seine Wirkung nicht.

Weit über dem Durchschnitt bewegte sich ein Konzert, das die Kieler Jugend im Rathaussaal gab. Träger waren das Schulamt und das Kulturamt der Stadt Kiel. Ausgeführt wurde es von dem Orchester der Humboldtschule unter Studienassessor Slawski und dem Orchester der Hebbelschule unter Studienrat Dr. Steger.

Die Landesbühne fand in Rendsburg mit der Operette im Wiener Volkston „Die goldene Meisterin“ von Edmund Eysler freundliche Beachtung. Spielleiter Arthur Hell wußte das heitere Spiel mit annutigen Farben zu durchsetzen, und die Schar der Darsteller und Sänger sorgte mit Charme für den Erfolg.

„KURS LIEGT AN“

Seemannssendung nach Übersee auf Kurzwelle

Am 16. März 1956 wird die „Deutsche Welle“ auf ihrem Kurzwelldienst, der Arbeitsgemeinschaft der öffentlichen Rundfunkanstalten der Bundesrepublik, für die deutschen Seeleute in aller Welt zum ersten Mal eine Sendung ausstrahlen.

Eva Krauss und Hans Hermann Schlütz vom Norddeutschen Rundfunk Hamburg zeichnen für diese Sendung, die den Namen „Kurs liegt an!“ tragen wird und die Grüße sowie Berichte aus der Heimat für unsere Fahrleute bringen wird, verantwortlich.

Die Sendung wird am 16. März 1957 wie folgt ausgestrahlt:

Nach **Fernost**: 07,15 GMT Wellenlänge 13,85 m, Frequ. 21 650 kHz/21 650 Mc. und Wellenlänge 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc.

Nach **Nahost**: 14,45 GMT, Wellenlänge 13,85 m, Frequ. 21 650 kHz/21 650 Mc. und 16,84 m Frequ. 17 815 kHz/17 815 Mc.

Nach **Afrika**: 18,15 GMT, Wellenlänge 16,84 m, Frequ. 17 815 kHz/17 815 Mc. und 19,64 m, Frequ. 15 275 kHz/15 275 Mc.

Nach **Südamerika**: 22,15 GMT, Wellenlänge 19,51 m, Frequ. 15 275 kHz/15 275 Mc. und 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc.

Nach **Nordamerika**: 01,45 GMT, Wellenlänge 25,44 m, Frequ. 11 795 kHz/11 795 Mc. und 31,12 m, Frequ. 9 640 kHz/9 640 Mc.

Es ist gedacht, daß „Kurs liegt an!“ eine regelmäßige Sendung wird, die ein noch engeres Band zwischen Fahrleuten und Heimat knüpfen will. Schl.

Die Bilder lieferten: Archiv S. 18, 24, 25; Cap Horn S. 23, 27; Dr. E. Dehning S. 20; Deutsche Werft S. 17; Udo Gatz S. 22; Ernst de Jong S. 19, 30; Norddeutscher Lloyd S. 27, 28; Hans Prager, Farbaufn.; Günther Schowalter S. 19; Norbert Seitz S. 21; Walter Sperling S. 26.

Seefahrt-Verlag G.m.b.H., Hamburg 1, Spaldingstr. 210-212, Ruf 24 78 60. Schriftleitung: Ludwig Dinklage, Hamburg 20, Eppendorfer Landstraße 87, Ruf 47 55 01. Mit Namen gezeichnete Aufsätze geben nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Anzeigen-Verwaltung: Dietrich Winter, Hamburg 13, Rothenbaumchaussee 185, Tel. 44 49 34/35. Druck: Hafen-Druckerei. Einzelbezug halbjährlich (6 Hefte) DM 7,20 zuzüglich Zustellgebühr. Bei Sammelbezug halbjährlich DM 5,40.

Die Werften meldeten. . .

65 Auftragserteilungen, 20 Stapelläufe und 17 Probefahrten

Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.

- Bau-Nr.
5273 Viehtransp. MS. 1280 BRT, f. dtsch. Rechnng.,
Auftr. 4. 1. 57.
5274 desgl., 1280 BRT, f. ausl. Rechnng., Auftr. 4. 1. 57

Akt.-Ges. „Weser“, Bremen

- 1309 MS. „Lexa Maersk“, 12 350 tdw., f. A. P. Möller,
Kopenhagen, Stapell. 17. 1. 57.
1303 MS. „Trajan“, 14 300 tdw., f. Hilmar Reksten, Ber-
gen/Norw., Probefahrt 21. 1. 57.

Akt.-Ges. „Weser“, Werk Seebeck, Bremer- haven-G.

- 814 MS. „Ioannis“, 9343 BRT, f. Compania „Salamina“
de Nav. SA., Panama, Probefahrt 22. 1. 57.
819 FMS. „Gerpir“, 800 BRT, f. Baejarsjodur Neskaup-
stadar, Neskaupstad/Island, Profef. 10. 1. 57.
832 FMS. „Viking-Bank“, rd. 490 BRT, f. Nord Pecheries,
Boulogne Sur-Mer/Frankreich. St. 28. 1. 57.
853 FMS., 500 BRT, f. ausl. Rechnung. Auftr. 11. 1. 57.
856 MS. 13 000 tdw., f. Griechenland, Auftr. 11. 1. 57.

Atlas-Werke A.G., Bremen

- 394 MS. „Nicarao“, 4 200 tdw., f. Mamenic Line,
Managua/Nikaragua. St. 17. 1. 57.
398 MS. 7390 tdw., f. Norwegen, Auftr. 1. 57. (Bisher
größt. Neub.)

Bayerische Schiffbaugesellschaft m.b.H., Erlenbach/Main

- 887 TMS. „Thorstein“, 636 BRT, f. de Vries & Co.,
Hamburg, Probefahrt 5. 1. 57.

Blohm & Voss AG., Hamburg

- 802/803 2 MS. 15 500 tdw., f. Christian F. Ahrenkiel,
Hamburg, Auftr. 12. 1. 57.
792 MS. „Zaanland“, 10 130 tdw., f. Kgl. Holl. Lloyd,
Amsterdam, Pr. 26. 1. 57.

Bremer Vulkan, Bremen-Vegesack

- 885-890 6 Kühl-MS., 4465 tdw., f. United Fruit Co., New
York, Auftr. 1. 57.

Jacht- u. Bootswerft Burmester, Bremen-Burg

- MS. „Süd“, Vermessungsschiff f. Wasser- u. Schifffahrts-
direktion Bremen, Pr. 10. 1. 57.

Büsumer Schiffswerft W. & E. Sielaff

- 184/185 2 MS. 780 tdw., f. deutsche Rechnng. A. 29. 1. 57.

Deutsche Werft Akt.-Ges., Hamburg-Finken- werder

- 707 MS. „Har Carmel“, 15 100 tdw., f. Cargo Ships El
Yam Ltd., Tel Aviv/Israel, Pr. 14. 1. 57.
708 MS. „Har Gilboa“, 14 965 tdw., desgl., St. 15. 1. 57.

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft

- 590 MS. 15 000 tdw., f. holl. Rechnung, Auftr. 26. 1. 57.

Alfred Hagestein, Lübeck-Travemünde

- 585 MS. „Oscar Mathies“, 1600 tdw., f. L. F. Mathies
& Co., Hamburg, Profef. 26. 1. 57.

Hanseatische Werft G.m.b.H., Hamburg- Harburg

- Bau-Nr.
2 MS. „Alge“, 420 tdw., f. Holland. Pr. 15. 1. 57.

Wilhelm Holst, Hamburg-Neuenfelde

- 211 MS. „Annegret“, 630 tdw., f. Kapt. Tamke, König-
reich. Stapell. 19. 1. 57.

Howaldtwerke Hamburg A.-G.

- 945 MS. 14 300 tdw., f. deutsche Rechnng., Auftr. 1. 57.

Husumer Schiffswerft

- 1114 MS. 620 tdw., f. belg. Rechnng., Auftr. 1. 57.

Jadewerft Wilhelmshaven G.m.b.H., Wilhelmsh.

- 40 MS. „Johann Kolb“, 480 tdw., f. Kapt. Johann Kolb,
Rendsburg, Stapell. 26. 1. 56.

Martin Jansen, Leer/Ostfr.

- 30 MS. „Drenthe“, 469 BRT, f. Emil Holwerda, Gassel-
ternijven, Holland, Profef. 25. 1. 57.

D. W. Kremer Sohn, Elmshorn

- 1062 TMS. 770 tdw., f. deutsche Rechnng., Auftr. 1. 57.

Paul Lindenau, Kiel-Friedrichsort

- 102 MS. „Sunny Girl“, 3000 tdw., f. Olaf Petersen, Oslo.
Stapell. 12. 1. 57.
112 MS. f. Ships A/S Tilthorn, Narvik/Norw., Auftrag
7. 1. 57.

C. Lühring, Brake/Unterweser

- 5603 MS. „Unterweser“, 630 tdw., f. Part. Reed. Unter-
weser, Brake, Stapell. 31. 1. 57.

Fr. Lürssen, Bremen-Vegesack

- Schnellboot „TT 111 — Argo“ f. schwed. Marine. Stapell-
lauf 20. 1. 57.
13271-13292 22 Schnellboote, 150 t, f. Bundesmarine,
Auftr. 26. 1. 57.
13293-13294 2 Wachboote f. franz. Marine, Auftr. 26. 1. 57.
13297 MS. 4600 tdw., f. norweg. Rechnng., Auftr. 26. 1. 57.

Jos. L. Meyer, Papenburg/Ems

- 483 MS. „Erich Haslinger“, 931 tdw., f. Robert Mey-
höfer, Bremen, Stapell. 26. 1. 57.

Mützelfeldtwerft G.m.b.H., Cuxhaven

- SMS. 750 PS, f. deutsche Rechnng., Auftr. 26. 1. 57.

Werft Nobiskrug, Rendsburg

- 610 MS. 6100 tdw., f. ausländ. Rechnng., Auftr. 1. 57.

Norderwerft Köser & Meyer, Hamburg

- 826 MS. „Nordwald“, 1250 tdw., f. Bissmark-Linie, Ham-
burg, Stapell. 12. 1. 57.

Nordseewerke G.m.b.H., Emden

- 294 MS. „Gemstone“, 13 450 tdw., f. Alvion Steamship
Corp., Panama, Stapell. 29. 1. 57.
319-321 3 MS. 24 800 tdw., f. Normess Shipping Co.,
Panama, Auftr. 1. 57.
322 MS. 24 800 tdw., f. Bd. Blumenfeld GmbH., Ham-
burg, Auftr. 1. 57.

Ottensener Eisenwerk A.G., Hamburg

- Bau-Nr.
496 MS. „Biri“, 930 tdw., f. Fred Olsen, Oslo/Norw.
Stapell. 7. 1. 57.
500 MS. „Monterey“, 1920 BRT, f. A/S Norfarer, Oslo/
Norw. Profef. 8. 1. 57.
502 MS. „Velarde“, 2630 tdw., f. Mac Andrew & Co.,
Ltd., London, Stapell. 12. 1. 57.
524/525 2 TD (Turb.) 14 000 tdw., f. Standard Vacuum
Oil Co., New York, Auftr. 1. 57.

August Pahl, Hamburg-Finkenwerder

- 313 MS. „Martita“, 1754 BRT, f. A/B Contram, Stock-
holm. Profef. 26. 1. 57.

Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth

- 485 MS. „Hohenbuchen“, 950 tdw., f. Part. Reed. MS.
Hohenbuchen, Hamburg, Stapell. 31. 1. 57.

Pohl & Jozwiak, Hamburg

- 77 MS. „Peter Saxberg“, 470 tdw., f. Reed. Saxberg,
Skagen/Dänemark. Profef. 7. 1. 57.

Rickmers-Werft, Bremerhaven-M.

- 288 FMS. „Saarbrücken“, 716 BRT, f. „Nordsee“ Deutsche
Hochseefischerei A. G., Bremerh. Profef. 31. 1. 57.

Rolandwerft G.m.b.H., Bremen-Hemelingen

- 863 TMS. 620 tdw., f. ausl. Rechnng. Auftr. 1. 57.

J. J. Sietas, Hamburg-Neuenfelde

- 413 MS. 900 tdw., f. deutsche Rechnung. Auftr. 5. 1. 57.
418 MS. 700 tdw., f. desgl.
419 MS. 700 tdw., f. H. Lütje, Hamburg, Auftr. 1. 57.
420 MS. 700 tdw., f. A. Friesecke, Hamburg, Auftr. 1. 57.
427 MS. „Jonny Jonas“, 952 tdw., f. Kapt. Jonny Jonas,
Cranz, Stapell. 29. 1. 57.
428 MS. 935 tdw., f. norweg. Rechnng. Auftr. 1. 57.
429 MS. 935 tdw., f. deutsche Rechnng. Auftr. 1. 57.
433 u. 434 2 MS. 700 tdw., f. dtsch. Rechnng. Auftr. 1. 57.

F. Schichau A.G., Bremerhaven-M.

- 1676 SMS. „Bugsier 15“, 89 BRT, f. Bugsier-, Reederei-
u. Bergungs AG., Bremerhaven, Stapell. 25. 1. 57.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser, Bremerhav.

- 389 MS. „Anna Oldendorff“, 1994 BRT, f. Egon Olden-
dorff, Lübeck, Stapell. 17. 1. 57.
399 MS. 1500 tdw., f. deutsche Rechnng. Auftr. 26. 1. 57.

Schlichting-Werft, Lübeck-Travemünde

- 1269 MS. „Bestik“, 499 BRT, f. A/S Manitowoc, Norw.
Stapell. 5. 1. 57.
1277 TMS. 800 tdw., f. A. F. Harmstorf & Co., Hamburg,
Auftr. 26. 1. 57.

Schulte & Bruns, Emden

- 188 FMLg. „Otto Bolte“, 290 BRT, f. Emden Herings-
fischerei A. G., Stapell. 22. 1. 57.
193 SMS. „Vouri“, 150 BRT, f. Société de Participation
des Maritimes et Coloniales, f. Duala/Kamerun.
Profef. 14. 1. 57.

Gebr. Schürenstedt, Bardenfleth/Weser

- 1058 FMK. „Sunnutindar“, 75 BRT, f. Thorstein Sveins-
son, Djupirogur/Island, Profef. 23. 1. 57.

Stader Schiffswerft G.m.b.H., Stade/Elbe

- 155 MS. 715 tdw., f. deutsche Rechnng. Auftr. 14. 1. 57.

Travewerft G.m.b.H., Lübeck

- 228 MS. 2900 tdw., f. norweg. Rechnng. Auftr. 1. 57.

(Abkürzungen: D = Dampfer, FD = Fischdampfer, FMK = Fischereimotorkutter, FMLg = Fischereimotorlogger, FMS = Fischereimotorschiff, MS = Motorschiff, SMS = Motor-
schlepper, TD = Tankdampfer, TMS = Tankmotorschiff).

Die Postboje

Wilhelm S. in Höchst/Main: Holland hat durch die Trockenlegung der Zuidersee eine neue Provinz bekommen. Deutschland könnte doch auch eine gewinnen durch Eindeichung des Wattenmeers von Hörnum auf der Insel Sylt an bis zur Halbinsel Eiderstedt. Dadurch würden wir etwa 2000 qm Neuland erhalten, was ungefähr der Größe des Saargebiets entspricht.

Unsere Antwort: Nach Auskunft unseres Sachverständigen ist ein solcher Deichbau wiederholt Gegenstand eingehender Untersuchungen

gewesen, doch mußte ein derartig gewaltiges Bauvorhaben jedesmal als unerfüllbar verworfen werden. Technisch ließe sich — allerdings unter gewaltigen Kosten — ein solcher Damm bauen, doch würde er volkswirtschaftlich keinerlei Vorteile bieten. Bei der Absenkung des Wasserspiegels auf einem Gebiet von rund 110 000 Hektar, das noch dazu von Wasserläufen bis über 20 m Tiefe durchzogen wird, würden nur ausgedehnte Sandwatten entstehen ohne landwirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit. Nur an der Küste und um die Inseln und Halligen würden schmale, verschwindend kleine Streifen fruchtbaren Bodens gewonnen werden. Auf den trocken gelegten Sandwatten würden sich jedoch nicht zu

bändigende Wanderdünen bilden, die die wenigen fruchtbaren Gebiete gefährden. Es kann nur — das aber auch nur in Zeiträumen von Jahrzehnten — durch Ablagerung von Schlick im begrenzten Maße auf natürlichem Wege ganz besonders fruchtbares Neuland gewonnen werden. Ein Vergleich mit Holland kann nicht gezogen werden, da an der schleswig-holsteinischen Westküste ganz andere Voraussetzungen gegeben sind als an der Zuidersee.

Die hier erteilten Antworten auf Anfragen aus dem Leserkreis stellen in jedem Fall die persönliche Meinung der verschiedenen neutralen Sachbearbeiter dar, die vertraglich weder an den Verlag, noch an die Schriftleitung gebunden sind.



Schaar & Niemeyer

Schiffsproviant
Decks- und Maschinen-Ausrüstung

HAMBURG-FREIHAFEN

Brook 6 - Fernsprecher 36 22 46

Lieferung nach allen Häfen des Kontinents



*Der alte Seemann
kann nachts nicht schlafen*

denn

er zahlt zuviel Steuern und
es fehlt ihm noch der richtige Ankerplatz -
er hat daheim kein eigenes Haus

Von diesen Sorgen befreit ihn ein Bausparvertrag!

Schreiben Sie sofort oder besuchen Sie nach der Heimreise im
HAPAGHAUS in HAMBURG, BALLINDAMM 25, die
LEONBERGER BAUSPARKASSE

Druckschriften kostenlos!



Der Hafen von San Francisco

International



SILBER PRIMOCON

Schiffsbodengrundierung für Neubauten

HOLZAPFEL FARBENWERKE G.M.B.H.

HAMBURG 11 · KAJEN 8

International





Der Hafen von Three Rivers